ANNO II N. 6 RIVISTA MENSILE GIUGNO 1918

TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

TVRISMO NAZIONALE, MOVIMENTO DEI FORESTIERI, PRODOTTO ITALIANO

I SERVIZI AUTOMOBILISTICI DELLA S. P. A. ATTRAVERSO L'ITALIA.

LINEA MACERATA-TREJA.
PIAZZALE S. MARCO TORRE E GUGLIA TREJA.

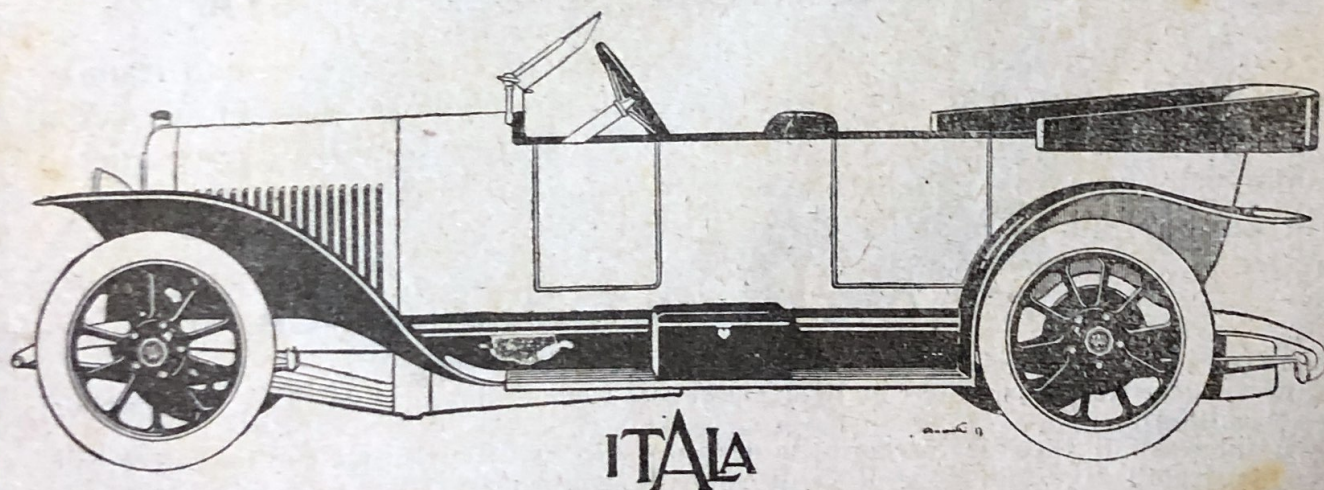
ITALA FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO

CHASSIS AVALVE PER GRAN TURISMO

Mod.	alesaggio	corsa
Mod. I	90 m/m	150 m/m
„ II	105 „	150 „
„ III	130 „	160 „

impianto elettrico per illuminazione

CHASSIS INDUSTRIALI

Tipo	portata kg.
Tipo 17	800 (speciale per strade da montagna)
„ 20	1500
„ 15	3000
„ 10	5000

NUOVO MODELLO 39

Motore a 4 cilindri, alesaggio 80 m/m, corsa 130 m/m. Chassis normale e allungato, con due inclinazioni di sterzo, con illuminazione elettrica e messa in moto. Sospensione ottima e specialmente studiata.

SOMMARIO del Fascicolo di Giugno 1918. N. 6

Redazione, Amministrazione: Touring Club Italiano - Corso Italia, 10 - Milano.

ANNO II - N. 6. TOURING CLUB ITALIANO GIUGNO 1918.

L'abbonamento ai 12 numeri annui è di L. **6,05** (per l'estero L. **9,05**) e riservato ai soli Soci del T. C. I.
Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare. L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.
L'abbonamento può farsi altresì pei soli mesi da Giugno (compreso) a Dicembre (7 numeri). Prezzo L. 3.55 (per l'estero L. 5.30).

LA PUBBLICITÀ COLLETTIVA

LA CLIENTELA TURISTICA.

IL problema della pubblicità turistica viene sempre più ad assumere notevole importanza per la necessità di prendere misure atte ad attirare e a trattenere, nei nostri centri di soggiorno e di cura, nelle nostre città piene di cose meravigliose, la clientela che facilmente si lascia attrarre dai luoghi concorrenti d'Europa. Bisogna proteggere il patrimonio incalcolabile che l'arte e la natura ci hanno fornito, tanto più che un'usanza, quasi sempre incomprensibile, trascina lontano dall'Italia gli stessi Italiani.

Dobbiamo perciò far riconoscere *urbi et orbi* l'indiscutibile posizione dell'Italia in materia di turismo: cioè la sua supremazia sopra tutti i Paesi del mondo. Dobbiamo far sapere, con tutti i mezzi possibili — come fa un buon commerciante che ha coscienza della superiorità dei suoi prodotti — che l'Italia rivendica nel modo più alto questa grande supremazia.

Ecco dunque l'opportunità di farci conoscere: essa corrisponde al desiderio che molti hanno di conoscerci.

Il turismo è senza dubbio una delle più complesse espressioni della vita sociale moderna: esso trae le origini dal nobilissimo desiderio, che, fino dall'adolescenza, ogni uomo porta con sè, di uscire dall'ambito angusto della propria esistenza abituale, per conoscere nuovi Paesi, per avvicinare altre genti, per formare la coltura alle vive fonti dell'arte e della storia, per ricreare lo spirito in condizioni speciali di clima, di ambiente, di paesaggio.

L'essenza del turismo è perciò quanto di più intellettuale e di più spirituale possa esistere. Ma, nelle complesse manifestazioni del viaggiare, il turismo si vale di organismi fra di loro diversissimi, dai più grandiosi agli infinitamente piccoli: dalle ferrovie alle modeste carrozzelle, dai transatlantici alle piccole barche spinte da un vogatore, dal sontuoso albergo al rifugio di montagna, dalla lussuosa automobile alla sgangherata diligenza, che ancora resiste di-

speratamente ai mezzi più veloci che la distruggeranno, dai grandiosi stabilimenti idroterapici alle più piccole *buvettes*....»

Si tratta quindi di mezzi assai vari che traggono le loro risorse da questa magnifica espressione di vita: tutti coloro che acquistano i prodotti o ricorrono ai servigi di queste imprese, siano esse grandiose o ridotte all'espressione più modesta dell'individuo che presta la propria forza fisica ad un altro per portare un bagaglio o per spingere un carretto, formano la clientela turistica.

Ora, se è vero che le ragioni per cui molte persone si muovono da un capo all'altro del Paese o affluiscono da ogni parte d'Europa, o non esitano a traversare l'oceano attratte da un desiderio che rappresenta forse la somma di aspirazioni di una intera esistenza, sono note a tutti; se questa sete inesauribile di vedere e di sapere rappresenta la ragione per cui tante imprese sono sorte e si reggono, non è men vero che quasi sempre ogni impresa nata dal turismo considera la propria funzione come manifestazione singola, all'infuori dell'ambiente in cui si svolge.

Così ogni esercente manifesta la propria attività isolatamente, e quindi agisce in base ai principî comuni a tutte le aziende: cerca di attrarre la clientela e di conservarla, in mezzo alla concorrenza, fornendo buoni prodotti a prezzi convenienti. Esso viene in tal modo a costituire i due elementi preziosissimi, base di ogni azienda: la fiducia dei consumatori e l'avviamento, cioè l'aspettativa di avere un concorso costante di clienti. E poichè poco giova avere buoni prodotti, sia pure a prezzi convenienti, se ciò non è saputo dai consumatori, sorge la necessità di farli conoscere. Uno dei mezzi più diffusi è la pubblicità.

Anche nel campo turistico, ognuno cerca separatamente il proprio tornaconto. In uno stesso luogo, e magari sulla stessa pubblicazione, l'albergatore ha il proprio annuncio; altrettanto ha il negoziante di oggetti d'arte che gli sta accanto; lo stesso fa l'esercente di un servizio di trasporti, e così via. Ecco dunque tante imprese che, nel modo apparentemente più economico, cercano di formare la clientela: esse fanno conoscere singolarmente i loro prodotti.

L'AMBIENTE.

Ma se ciò è normale e perfettamente logico nel campo dell'attività solita, in quello turistico lo è assai meno. Qui bisogna tener conto dell'elemento finora troppo poco curato nella pubblicità e che si chiama *l'ambiente* in cui l'esercizio, l'industria si svolge. Bisogna che ognuno — ente o persona — il quale tragga le proprie risorse dal turismo, s'inalzi un po' al di sopra della concezione abituale. Allora sarà dato di osservare che il far conoscere la propria impresa non rappresenta che un lato assai limitato della pubblicità: che, all'infuori e al di sopra dell'azienda singola, vi è qualche cosa che rappresenta il motivo unico e fondamentale per cui tante persone arrivano, sostano, partono e spesso ritornano accompagnando altre persone, sollecitandone altre e divulgando le proprie impressioni.

Questo *qualche cosa* è effettivamente tutto: è il paesaggio, è il clima, è la sorgente d'acqua minerale, è il monumento d'arte. E allora sarà possibile di accorgersi che questo elemento è di tutti, che esso solo, in via assoluta, costituisce la ragione per cui gli affari prosperano e sono suscettibili di miglioramento. Apparirà dunque evidente ad ognuno che, in modo particolare, bisogna far conoscere, prima dell'esercizio, l'ambiente, questo patrimonio comune. Allora si vedrà che gli interessi, anche apparentemente concorrenti, si sommano; che l'azione individuale può diventare collettiva e quindi la pubblicità singola, pubblicità comune.

Allora l'albergatore di uno qualsiasi dei nostri centri di turismo — supponiamo di Bellagio — può pensare che tanta folla cosmopolita gli è portata, non dal solo fatto che il suo servizio è apprezzato, ma soprattutto dallo splendore della natura. Questa constatazione può ben consentirgli di essere d'accordo con tutti i suoi colleghi esercenti per pubblicare su giornali, riviste, guide, orari, che Bellagio è indubbiamente uno dei più bei luoghi del suo lago. Ma egli osserverà pure che vi sono altri luoghi sul Lario che i turisti visitano molto volontieri: e di ciò non si mostrerà geloso. Ricorderà che *turismo* significa anzitutto *movimento*: ed egli potrà trovar giusto l'associarsi ad una iniziativa che tenda a far sempre più cono-

scere il suo lago; ed a lui si associeranno tanti altri interessati, a cominciare dall'Impresa di Navigazione. Egli penserà perciò che dovranno sparire quasi completamente gli annunci agli alberghi Grande Bretagne, Grand Hôtel, Genazzini: sono i nomi dei colossi locali, che però nel complesso del movimento lacuale diventano dei pigmei. Isolatamente caricano il proprio bilancio di spese non indifferenti per la pubblicità, senza tuttavia potersi permettere grandi ardimenti: l'azione è sempre uguale ed essa talvolta significa stasi: bisogna invece affrontare forme nuove, unire tutti gli interessi, i quali nello sforzo comune non si elidono ma si sommano. Quando i visitatori saranno orientati con opera efficace verso il Lario, immediatamente si divideranno in tante correnti, ognuna delle quali si sceglierà l'ambiente adatto ai propri mezzi, così come quasi automaticamente i passeggeri vanno ad occupare le varie classi sulle ferrovie e sui battelli.

Ma, dopo un'osservazione più attenta, dovrà convenire che il lago di Como, per quanto bello, non è tutto: si parla anzi di una regione dei laghi e molti accorrono assai volontieri anche al Verbano, altri al Benaco, al Ceresio: moltissimi sono addirittura insaziabili: fanno il giro di tutti i laghi, valendosi di itinerari prestabiliti e di biglietti cumulativi o combinati. Non vi sono, evidentemente, degli interessi comuni da tutelare per tutti coloro che hanno aziende sui laghi? Ecco che la cerchia si allarga continuamente. E il nostro buon albergatore, che prima si compiaceva di pubblicar sui giornali che il suo albergo è provvisto di gabinetti da bagno, di illuminazione elettrica, di ascensore, comincia a pensare che la forma della sua pubblicità è alquanto antiquata, poco economica e piuttosto ridicola. La luce elettrica non rappresenta, evidentemente, un suo privilegio esclusivo; egli si trova in un luogo dove, fortunatamente, la sua industria ha avuto un buon sviluppo: quanto egli dispone di impianti è press'a poco posseduto dai suoi concorrenti; e a ben pensarci, parlare oggi di bagni e di ascensore non dovrebbe rappresentare una grande novità. Del resto, i suoi colleghi albergatori fanno stampare esattamente le stesse cose: albergo sempre di primissimo ordine, in una posizione che è sempre la più bella del luogo, trattamento che è sempre il migliore.... ciò non è forse monotono e poco utile? Quale profitto ne può ricavare il lettore? E il nostro albergatore modello pensa che meglio assai sarebbe di far conoscere sempre più quel lembo di terra benedetto dalla natura, quel suo lago incantatore, in modo da aumentare sempre più il numero dei visitatori: gli alberghi allora si riempirebbero facilmente. Volontieri, perciò, egli verserebbe i fondi, che destina alla pubblicità, ad una cassa di propaganda comune.... Quanta maggior efficacia si potrebbe raggiungere!

LE ASSOCIAZIONI LOCALI.

Nel nostro Paese purtroppo — salvo quanto è stato fatto dalle Ferrovie dello Stato con pubblicazioni di carattere generale o regionale, tutte basate sul principio di far conoscere la nostra terra per accrescere il traffico dei passeggeri — il concetto della pubblicità collettiva non si è ancora aperto il più piccolo varco: disgraziatamente noi manchiamo del primo elemento per un rapido successo. Non abbiamo associazioni locali vitali: le poche esistenti non sempre rappresentano la somma di interessi di soci immuni da programmi di tendenza, senza partito preso di personalità, senza distinzione d'opinione politica. Esse troppe volte non sono l'emanazione diretta degli interessi locali, corazzate di quel sano disinteressamento che deve costituire lo scopo unico per cui sono nate. Se esse sorgessero numerose e fattive, emanazione reale degli albergatori, dei municipi, dei commercianti e degli industriali, dei vettori, dei medici, degli stabilimenti termali, allora vedremmo scaturire immancabilmente da questi Enti il senso fecondo dell'opportunità di questa propaganda collettiva, vedremmo formarsi delle federazioni di regioni, dei gruppi forti e capaci, provvisti di risorse non soltanto per i bisogni straordinari, ma anche per quelli ordinari, che consentano lo sforzo ininterrotto, metodico, entusiastico, duraturo.

Non si tratta di chimere. La Francia ce ne offre un esempio magnifico: le necessità della guerra non hanno soffocato affatto le

sue energie turistiche: esse ricevono anzi continuamente nuovo impulso. Il conflitto mondiale ha svelato necessità impellenti, ha aperto nuovi orizzonti, la Francia turistica ha compreso che una delle prime necessità per sostenere vittoriosamente le concorrenze del dopo guerra è il rinvigorimento dei suoi sindacati d'iniziativa, la creazione di organismi nuovi. In ogni luogo turistico importante deve esistere una associazione per gli interessi locali; i sindacati vicini potranno raggrupparsi in unioni intersindacali destinate alla realizzazione d'uno scopo comune, temporaneo o permanente. I sindacati hanno avuto recentemente uno statuto definitivo; essi si sono uniti costituendo delle federazioni regionali su basi solide e che si ritengono indistruttibili.

L'ESEMPIO DELLA SVIZZERA.

Gli esempi che ci sono offerti all'estero sono assai numerosi, e il citarli tutti ci porterebbe troppo lontano. Ma ci sembra utile fermare un momento l'attenzione su quanto è stato fatto in Svizzera, poichè nella vicina repubblica l'azione si manifesta più che altrove, organica e coordinata. Una recentissima pubblicazione di H. G. Senn *La Suisse et le tourisme* offre dati assai interessanti.

Nel 1895, venne fondata a Losanna-Ouchy il primo sindacato degli albergatori. Esso non ha soltanto lo scopo di vegliare agli interessi de' suoi membri, ma altresì quello di intraprendere una *réclame* collettiva. Alle spese relative si sopperisce con una quota proporzionata al numero dei letti. È vietata qualsiasi pubblicità privata, salvo autorizzazione del Comitato. In altri luoghi, a Gstaad, per esempio, questa unione è stata spinta anche più oltre. Per sopprimere una troppo accentuata concorrenza, ed evitare il ribasso nei prezzi che ne sarebbe la naturale conseguenza, vennero stabilite delle norme dalle quali è assolutamente vietato di derogare. In ogni albergo è fissato un prezzo minimo: ogni infrazione è passibile di una forte ammenda.

L'alta autorità alberghiera svizzera, come è noto, è rappresentata dalla *Società Svizzera degli albergatori*: conta 1215 soci che rappresentano ben 104,230 letti: essa esercita una parte di primissima importanza, grazie alla sua potenza finanziaria e alla sua attività, anche in materia di propaganda.

Le *Società di sviluppo*, o *Sindacati d'Iniziativa*, la cui origine risale al 1885, sorsero per assolvere ad una vera opera di redenzione locale. Sono associazioni fra le personalità più in vista, aventi a cuore l'espansione del paese in cui abitano. Esse sanno che il turismo è fonte di prosperità materiale di cui, alla fine, tutti beneficieranno. Per illustrare la varietà nella costituzione di queste società e l'importanza affatto relativa che vi hanno le diverse vocazioni, diamo qui lo specchio dei membri componenti la *Société pour le développement de Lausanne*:

Alberghi	64
Pensioni	154
Scuole, Collegi e Convitti	91
Imprese di trasporto	2
Ristoratori e Teatri	9
Medici e Dentisti	93
Professori	100
Avvocati e Notai	55
Architetti	31
Farmacisti	17
Altre professioni	82
Negozianti	186
Appaltatori, Impresari, Capimastri	28
Industriali	24
Banchieri	21
Orologiai, Orefici, Gioiellieri	13
Parrucchieri	5
Proprietari	6
Senza professione	107
	1068

Il programma che si propongono le società di sviluppo dipende, anzitutto, dal luogo in cui esse sono sorte. In generale, esse mirano a far conoscere le particolarità locali interessanti per mezzo della pubblicità: redigono perciò delle Carte, delle Guide, delle liste di informazioni: si sforzano di migliorare il traffico interno sottoponendo ad una regola comune le carrozze da nolo e le automobili pubbliche: inoltrano istanze presso le direzioni affinchè i servizi ferroviari siano più conformi ai desideri dei viaggiatori: migliorano l'igiene generale; abbelliscono le vie; cercano di conservare il colore locale opponendosi ai rimaneggiamenti o alla demolizione di monumenti storici: rendono accessibili, con l'apertura di nuovi sentieri, gli angoli reconditi ed ameni dei dintorni: creano ombrose passeggiate; rego-

lano con argini e banchine le rive dei laghi e dei fiumi: prendono parte attiva alla organizzazione dei divertimenti, d'ogni specie: concerti, tornei sportivi, feste nautiche, illuminazioni, settimane d'aviazione. Insomma, il campo di azione di tali società comprende tutto quanto può favorire lo sviluppo del turismo.

Il raggiungimento di questi scopi, esige, naturalmente, delle spese abbastanza considerevoli. Vi si fa fronte con gli introiti provenienti dalle quote sociali e con l'applicazione della tassa di soggiorno. In tal modo, si mettono insieme dei fondi d'una certa rilevanza. Spesso, il Comune o lo Stato accordano dei sussidi, in misura variabile.

Sovvenzioni:	Zurigo	Berna	Lucerna	Ginevra	Losanna
dello Stato	900	6.375	1.000	15.000	—
del Comune	11.000	4.800	4.000	8.300	1.000
delle Imprese di Trasporto	5.345	3.985	7.300	2.300	1.380
di cui Ferrovie Federali	4.000	3.000	4.000	1.500	1.000

Ma l'attività delle Società di sviluppo non è essenzialmente locale. Nella compilazione delle Carte, degli itinerari, nei reclami per gli orari, nella pubblicità esse hanno degli interessi comuni con le società similari della regione. Una stessa carta servirà così per diversi centri turistici, ai quali il lavoro collettivo non potrà che apportare il massimo profitto. I vantaggi dell'opera in comune sono così evidenti, che ovunque le società si sono raggruppate in associazioni regionali, destinate ad assumere, senza eccezioni, la direzione dei provvedimenti da prendersi. Questa concentrazione si è fatta sentire in modo speciale durante gli ultimi anni. Nel 1901, per es., 35 sezioni di S. Gallo si sono riunite in una sola.

L'accentramento politico esercita la propria influenza nella maggior parte dei campi. Si è naturalmente formata un'*Unione Centrale delle Società Svizzere di Sviluppo*, la cui sede è presentemente a Lucerna, la quale data dal 1893 e, nel 1913, contava 87 membri, fra cui buon numero di associazioni regionali. Questa Unione si dedica allo sviluppo generale del paese e allo studio delle questioni interessanti, nel loro insieme, le società affiliate. Ne sono organi la Assemblea dei Delegati e la Sede Centrale: un comitato cioè, scelto in seno a quella, fra le Società, che ha l'onore di trovarsi alla testa dell'Unione. I mezzi finanziari provengono dalle quote, che variano secondo l'importanza delle singole sezioni, e da sovvenzioni. Nel 1913, gli introiti furono di franchi 240.000.

L'attività di questa corporazione consiste soprattutto in un'opera di propaganda effettuata sia per mezzo della pubblicità collettiva, sia per mezzo di stampati.

Nella maggior parte delle città, generalmente, per il tramite delle Società di sviluppo, sono stati creati dei servizi ufficiali di informazioni gratuite, la cui importanza aumenta a mano a mano che il pubblico si abitua a valersene. Le lettere e relative risposte, le comunicazioni verbali, si contano a migliaia. A Losanna per esempio, si sono avuti, nel 1913, più di 59.000 corrispondenze e 23.000 informazioni verbali. Le cifre seguenti presentano un certo interesse dal punto di vista dell'oggetto di tali informazioni:

Viaggi, treni, battelli	2512
Alberghi e pensioni	2939
Università e scuole	1631
Concerti e teatri	1114
Statistica degli abitanti	1144
Elenco dei medici	1475
Agenzie di affitto	1405
Annuari cittadini, indirizzi	2079
Consolati	1188
Guide diverse	2536
Soggiorni estivi ed invernali	2535
Banche e Società	978
Informazioni diverse	1712
TOTALE	23148

Questi Enti non hanno però, per loro sola attribuzione, i ragguagli succitati; essi distribuiscono altresì gli stampati delle ditte cittadine, fanno la statistica dei forestieri, sbrigano gli affari inerenti al turismo. In una parola, si potrebbe dire che questi uffici sono l'indice esteriore delle società di sviluppo: indice che ne afferma l'esistenza in maniera continua.

Alcune Società collettive hanno creato, a loro volta, un ufficio corrispondente: per es. nei Grigioni. A Coira, si riceve, dietro richiesta, un elenco delle principali stazioni climatico-turistiche, con l'indicazione degli alberghi, un prospetto delle ferrovie re-

tiche assai ben illustrato, un altro della ferrovia del Bernina, una carta del territorio; tutte cose molto utili per una persona che si accinga a fare un viaggio in quel Cantone. In tal modo, senza una lunga corrispondenza preliminare, si può farsi un'idea dei luoghi da visitare e della spesa probabile. Inoltre, si ottiene anche un'apprezzabile economia nelle spese di propaganda; un solo volume bastando ad informare su centri diversi, i quali, altrimenti, avrebbero dovuto pubblicare un gran numero di programmi speciali. Ciò non impedisce che esistano anche questi; ma vengono inviati soltanto a coloro che si interessano in particolar modo di una data stazione, per cui le notizie generali contenute nel primo opuscolo sarebbero insufficienti.

In complesso si può dire che l'attività esteriore dei tre gruppi che dànno il maggiore interessamento per lo sviluppo del turismo, e cioè: Società Svizzera degli albergatori, Società di Sviluppo e Ferrovie Federali, consiste principalmente nella propaganda, intrapresa sia separatamente, sia in comune, per mezzo della pubblicità diretta, ovvero mediante album e programmi, o la creazione di Uffici di informazioni all'estero.

Il servizio di pubblicità delle Ferrovie Federali tende ad assumere un posto preponderante e quindi una parte direttiva. L'alta direzione appartiene evidentemente alla Direzione delle Ferrovie; ma questa ha avuto la felice idea di associarsi una Commissione consultiva per il servizio di pubblicità, comprendente i rappresentanti dei diversi cantoni, della Soc. degli albergatori, delle Società di sviluppo. La Commissione si riunisce alcune volte all'anno e discute sui mezzi più efficaci per attrarre la attenzione straniera. Si elaborano dei progetti, dei preventivi, si fanno delle offerte ai centri turistici desiderosi di partecipare a un tal genere di *réclame*.

Questa pubblicità è stata fatta principalmente in Inghilterra, Francia e Germania. Nel 1897, apparvero degli annunci su 44 fra giornali e riviste francesi, la cui diffusione complessiva toccava i due milioni di esemplari. Le spese per 12 inserzioni salirono a 25.000 franchi. Nel 1909 si decise di cambiar tattica: riservandosi una pagina intera nelle principali riviste, se ne consacrò la parte superiore ad una veduta caratteristica del paese, veduta che variava ad ogni nuova inserzione e per ogni periodico. Il rimanente della pagina venne messo a disposizione dei privati a 100 fr. la linea. Il costo totale era di 34.000 fr. Citiamo, fra le riviste e i periodici francesi scelti: *L'Illustration, Le Monde Illustré, La Vie au Grand Air, Femina, La Vie à la Campagne, Fermes et Châteaux, Le Globe Illustré*. Sembra che i risultati siano stati soddisfacenti.

In seno alla Società Svizzera degli Albergatori, esiste una Commissione di propaganda, il cui bilancio oscilla fra le 50 e le 100 mila lire. Questi fondi, però, non sono impiegati nella pubblicità propriamente detta. Si cerca di agire in modo meno diretto, giacchè l'effetto ne sarà tanto più intenso quanto più ne sarà dissimulato lo scopo. La Commissione accorda specialmente dei sussidi agli autori in voga, per un soggiorno in Svizzera. Più tardi, i protagonisti dei romanzi si muoveranno in un suggestivo paesaggio alpestre e ne loderanno le bellezze. Essa concorre ancora alle spese per conferenze all'estero; procura delle collezioni di diapositive; favorisce la presa di vedute cinematografiche nelle montagne. Vi è, in ciò, un ottimo campo di attività e la discrezione con la quale vien fatta questa propaganda torna tutta ad onore di coloro che la dirigono.

Fra gli opuscoli pubblicati, quelli su «*Gli Alberghi della Svizzera*» e «*La Svizzera*», sono i più conosciuti, avendo avuto una tiratura di parecchie migliaia di copie e una larga diffusione in tutto il mondo. Non contenendo alcuna pubblicità a pagamento; questi opuscoli presentano, in certo modo, un carattere ufficiale che conferisce loro un'alta importanza.

Si può dire che il volumetto «*Gli Alberghi della Svizzera*» è ora fra le mani di tutti i turisti. È opera di quella Società degli Albergatori, e contiene utili consigli per viaggiare in Isvizzera; qualcosa, insomma, come un codice di convenienze nei rapporti fra i clienti e gli albergatori, con profitto

reciproco dalle due parti. Fornisce i precetti indispensabili per il passaggio alle dogane, contiene il calendario dell'apertura delle principali stazioni, un elenco delle acque minerali svizzere comparate con quelle straniere. Quanto allo *sport*, vi si trova l'indicazione delle località provviste di recinti per il *tennis* e per il *golf*, nonchè di quelle ove si praticano gli *sports* invernali.

La parte più voluminosa è formata dalla lista particolareggiata degli alberghi appartenenti ai Membri della Società. Accanto ad una veduta dello stabilimento, si trovano delle indicazioni interessanti a conoscersi allorchè si voglia scegliere un luogo di soggiorno, quali: la grandezza dell'albergo, l'ubicazione, l'arredamento, il *comfort*, le dipendenze, le stagioni d'apertura, la retta giornaliera ed i prezzi per pasti separati, ecc. Tutti i prezzi sono annualmente aggiornati e gli albergatori sono tenuti a praticare, verso i loro ospiti, le condizioni indicate nella Guida.

Anche la nostra Società degli albergatori ha pubblicato una Guida simile, purtroppo però essa non regge il confronto con quella Svizzera: ma a parte le differenze sostanziali, la Guida dei nostri vicini è una pubblicazione periodica (l'ultima edizione è del 1914), quella degli albergatori Italiani forse era tale solo nelle intenzioni.

Ma lasciamo le considerazioni malinconiche.

La « *Svizzera* » è un volumetto utile per le informazioni da esso date intorno alle località più interessanti del paese. Dopo una parte generale, contenente le indicazioni sulle tariffe doganali e postali, sul sistema monetario, vi è un elenco di tutte le stazioni, raggruppate per regioni. In poche linee, vi sono ricordate tutte le bellezze delle diverse località e dei loro dintorni. Talvolta, l'interesse del libro è accresciuto da belle illustrazioni, attirando così maggiormente l'attenzione del lettore.

E NOI?

Se vogliamo che la prosperità dell'industria del viaggiatore assurga anche da noi a migliori destini, dovremo battere la stessa via: dobbiamo intensificare il lavoro a vantaggio di coloro che vi hanno interesse diretto.

La pubblicità collettiva dovrebbe di per sè costituire un elemento efficace di unione.

Quando anche tutte le forze locali e le associazioni professionali avranno compreso che è loro compito preciso di gridare forte all'interno e all'estero la clemenza dei nostri climi, la varietà dei nostri mari, la superiorità delle nostre fonti, avremo fatto un grande progresso: soprattutto avremo foggiato delle mentalità nuove.

Ma, purtroppo, siamo ancora a distanza telescopica.

L'autore dell'opera che più sopra abbiamo ricordato, non esita a scrivere, sempre a proposito delle associazioni locali svizzere: « *Le fondement rationnel sur lequel reposent ces associations est une garantie pour l'avenir. Il n'est pas artificiel. Il est la conséquence des évènements. Il contient un germe de vie durable.*

Ailleurs on a créé un agencement semblable au nôtre. Le succès en est problématique, car il n'y a aucune base solide: les animosités personnelles prendront la première place, les divergences des intérêts particuliers seront toutes-puissantes ».

Parole di onesto orgoglio e di fierezza che trova nei fatti la più bella giustificazione. Ma esse dovrebbero essere anche tali da suscitare in noi fermi propositi e un senso di reazione e di emulazione.

Quale dunque la via da seguire? La risposta non è agevole: ci sentiamo molto lontani dalla meta, ma soprattutto sentiamo che ci mancano i primi elementi per riuscire.

Non abbiamo fiducia che qualche risultato possano dare le nostre associazioni locali, perchè esse sono effettivamente inesistenti: sono rare le espressioni di qualche vitalità, e non sono mai durature. La loro attività è piccola, talora anche meschina: non si conosce l'abnegazione, manca la comprensione del fenomeno turistico. Una loro azione sarebbe impossibile anche per una ragione topografica: sono sparse quà e là a caso, spesso a grande distanza fra di loro; lungo il percorso qualche associazione defunta di cui si ricorda a stento il nome:

l'inazione non alimenta il culto delle memorie.

Non sarebbe quindi nemmeno possibile di trovare delle regioni in cui sia dato di raggruppare queste piccole forze: ove sono, ad esempio, le *pro* che raccolgono tutti gli interessi dei nostri laghi?

Il problema non può quindi esser affrontato in tutta la sua ampiezza: i programmi più belli rimarrebbero sterili.

Meglio assai porsi su basi positive, e assaggiare le difficoltà per gradi.

Già abbiamo visto quale importanza la pubblicità in comune assuma per gli alberghi: l'interesse è evidente e immediato. Gli albergatori debbono costituire il nucleo centrale di questa azione e per i primi ne sentiranno i benefici.

La nuova Presidenza della Società Italiana degli albergatori, si propone di sollevare l'industria esercitata dai suoi Soci a una diversa considerazione morale, ad un migliore avvenire economico. Essa dovrebbe quindi sentirsi tentata di studiare e poi di tradurre in atto questo elementare principio di cooperazione. Essa ha varie sezioni, ognuna delle quali rappresenta un gruppo di interessi. Senza dubbio essa può dimostrare un ben inteso apprezzamento degli scopi professionali, indirizzando queste sue figliazioni sulle vie nuove del progresso.

Scorrete la pubblicità dei giornali nei mesi estivi: leggerete gli annunci di un paio di alberghi di Aosta, di alcuni altri di Courmayeur e di Gressoney e qui finisce — tanto per limitarci alla Val d'Aosta — il contributo degli albergatori per attirare i turisti nella loro bella vallata.

Non è troppo poco? Confidiamo che i nostri albergatori vogliano mettersi da un punto di vista nuovo, ispirandosi all'esempio dei Paesi vicini: sarà un primo passo verso quelle forme di organizzazione moderna, dalle quali soltanto possiamo attendere un migliore avvenire.

Rammentino i nostri albergatori che l'efficacia dell'unione delle forze è tanto sentita altrove che la Società Svizzera degli Albergatori non comprende soltanto il territorio elvetico. Grazie all'analogia degli interessi, gli albergatori della valle di Chamonix, della riva francese del Lemano, della riva destra del Lago di Costanza e della riva destra del Verbano e di parte del Lario, hanno una relazione intima col turismo svizzero. Essi appartengono politicamente a paesi diversi, ma hanno le stesse aspirazioni, dispongono dei medesimi mezzi d'azione: queste ragioni hanno spinto la *Soc. Svizzera degli albergatori* ad ammettere fra i propri soci anche questi membri stranieri.

***

Queste note hanno soltanto il compito di ricordare ai più interessati che esiste un problema della pubblicità collettiva: saremmo perciò lieti se potessero suscitare il desiderio di approfondire la questione, di studiare i mezzi di pratica attuazione.

Torneremo poi sull'argomento.

ATTILIO GERELLI.

Quando i turisti per diporto, per studio, per affari, o per cura torneranno ai monti, alle sorgenti, alle spiagge e alle città della nostra Patria, facciamo sì che essi non trovino più un'atmosfera straniera ma che sentano dappertutto l'Italia.

Ciò si propone la nostra Rivista che combatterà, contro gli snobismi importati e le degenerazioni paesane, per l'architettura italiana, per il prodotto italiano, per la cucina italiana, per il costume italiano e, in primissimo luogo e con tutte le sue forze, per la gentilezza italiana.

Fra le molteplici cause che hanno influito, nell'ultimo ventennio, a migliorare in modo tanto notevole le condizioni generali igieniche del nostro Paese, tengono certo buon posto gli impianti pubblici per acqua potabile, dei quali, sino al 1885, era così sentita la deficienza fra noi.

I Romani, maestri di ogni civiltà, hanno lasciate le più forti orme del loro progresso nel campo dell'igiene, allorquando nessun altro popolo ad essi contemporaneo pensava a dedicarsi a questa prima fra le ragioni e cause di salute e benessere dell'uomo. E noi, da essi e dalle loro opere dobbiamo trarre ogni motivo di orgoglio e di fiducia per l'avvenire della nostra razza, che, erede di grandi, non può non seguire l'ineluttabile ciclo della storia e ritornare qual fu. Certo si è che il dominio straniero, origine unica della nostra deficienza, ci ha lasciati privi di tutto ciò che potesse rappresentare progresso anche minimo nel campo igienico, ed il 1861 ci ha trovati con una mortalità elevatissima, conseguenza prima e forse unica della assoluta mancanza di ogni opera pubblica che tutelasse il primo elemento di ricchezza: la salute.

Ed oggigiorno si appalesa vera più che mai l'affermazione degli economisti e dei sociologi, e cioè che una nazione ha ragione di essere fiera di sè, allorquando aumentando le nascite e diminuendo le morti si incammina ad aumentare il numero de' suoi figli.

In Italia, si ha oramai diritto di essere lieti di quanto si è fatto e si fa in questo campo, poichè, se l'opera ascensionale continua, fra un ventennio più nulla avremo da invidiare alle nazioni più progredite: Inghilterra, America del Nord, Germania.

Dalla emanazione della legge 14 luglio 1887 a quella, utile fra le più benefiche, 25 giugno 1911, colla quale si sono stanziati 250 milioni da concedersi, nella più parte dei casi, senza tasso alcuno ai Comuni per la costruzione di acquedotti, un lungo e faticoso cammino è stato percorso. Migliaia di Comuni, dai maggiori ai minori, hanno approfittato dei benefici concessi sotto le forme più svariate dallo Stato, e l'opera di redenzione igienica e sociale, iniziatasi modesta e quasi incredula di pervenire allo scopo, sta già raccogliendo frutti di indubbio valore.

Dal 1885 ad oggi, per l'esecuzione di opere igieniche di ogni natura, lo Stato ha anticipato oltre un miliardo, del quale 752 milioni circa nel ventennio 1885-1905 a vantaggio di soli 295 Comuni. Ma in compenso la mortalità generale del regno è discesa, durante tale periodo, dal 29,69 al 18,15 per ogni mille abitanti.

E ben a ragione può l'on. Sanarelli, che di questo rinnovamento è stato ed è, da lungo tempo, illustre e tenace fautore, sol-

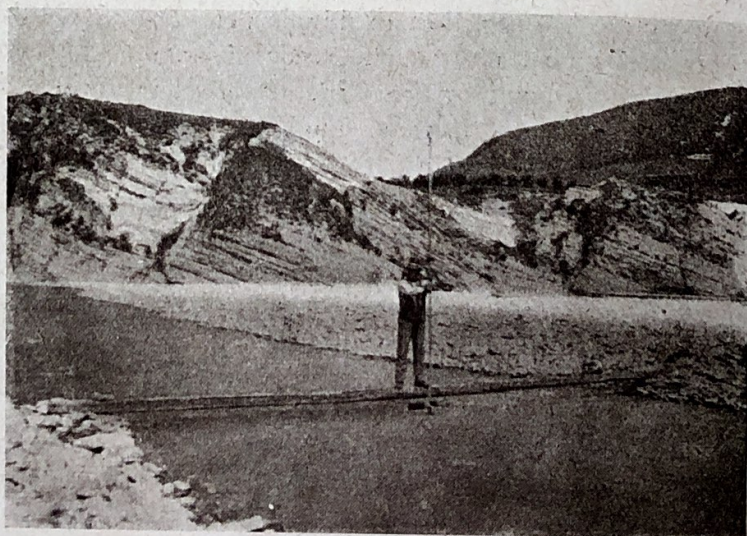
SORGENTE ORIGINATA DA UNA DIACLASI.

levare un inno alla nostra forza di volontà creatrice e rinnovatrice, allorquando afferma nella sua prefazione all'ottimo trattato di *Igiene per gli Ingegneri* del prof. G. Ruata che: «In tutte quelle città ove sono stati eseguiti lavori di risanamento e dove si è esplicata l'opera di vigilanza igienica e di trasformazione edilizia alla superficie e nel sottosuolo, si è verificata una costante diminuzione della mortalità. Per avere la prova di questa verità, noi italiani non abbiamo, oggi, più bisogno di ricorrere alle oramai ben note documentazioni fornite dalle metropoli straniere, le quali, dopo l'impianto della fognatura, dopo la demolizione di quartieri insalubri, dopo l'adduzione, la filtrazione o la sterilizzazione delle acque destinate al pubblico consumo, videro scemare rapidamente la mortalità generale e diminuire in misura ragguardevole soprattutto le malattie a veicolo idrico.

«Oggi, anche il nostro paese offre una dimostrazione mirabile di quanto possa, sulle vicende della salute pubblica, una oculata e previdente legislazione la quale dia alle amministrazioni pubbliche la possibilità di attuare miglioramenti sostanziali reclamati dalla pubblica igiene».

Se oggigiorno ancora è lecito discutere sull'esistenza di un nesso assoluto fra febbre tifoide ed uso di acque superficiali — benchè numerosissimi esempi di città europee ed americane, come Londra, Breslavia, Amburgo, Pittsburg, Filadelfia, Washington, ecc., stiano a provare che l'infezione tifica è stata quasi soppressa allorquando ad un irrazionale rifornimento idrico alle popolazioni è stato sostituito un regolare e moderno rifornimento, sia derivando acque di sorgenti, sia depurando le acque precedentemente usate — non è però più lecito porre in dubbio che colera e dissenteria principalmente, trovano nei veicoli idrici i mezzi di loro più facile e rapida diffusione.

Gli esempi di Amburgo nel 1892 e di Cassino nel 1893, ove il colera scoppiò per cause prima ignote, ma che in seguito immediatamente sparì sostituendo, ad Amburgo, all'acqua non filtrata dell'Elba l'acqua filtrata, e a Cassino ordinando la chiusura dei pozzi sino allora alimentanti colle loro acque la città e sostituendoli con una derivazione in condotta forzata di viva acqua dei monti, sono troppo noti ed evidenti per porre in dubbio il legame assoluto che esiste tra queste malattie e fornitura di acqua potabile.

Oggigiorno i progressi conseguiti nella meccanica, colla costruzione di pompe centrifughe ad elevato rendimento e capaci di altissime prevalenze; i perfezionamenti, invero notevoli, apportati nella costruzione delle tubazioni metalliche, che, sovente, vengono impiegate d'acciaio, capaci di soppor-

STRATIFICAZIONI ANTICLINALI SFAVOREVOLI ALLA RICERCA DI ACQUE SOTTERRANEE.

tare pressioni sino a 60 atmosfere, hanno reso possibile la costruzione di acquedotti per centri abitati, pei quali pareva follia pensare ad un rifornimento che non fosse dei più antichi ed imperfetti.

Da Milano per prima, ove il sollevamento delle ottime acque di falda artesiana ha reso economicamente possibile e rapida l'alimentazione idrica ai cittadini, ai più lontani e sperduti paeselli della Calabria e della Sardegna, ove l'impiego delle tubazioni d'acciaio, leggiere, flessibili entro buoni limiti pratici, ha permesso di condurre acqua di monte attraverso terreni non sempre stabili ed in zone prive del più rudimentale indizio di strade, è tutto un inno alla vita redenta, alla tenace volontà di essere di questo popolo, che, pure fra dure prove, ha saputo e sa essere quello che storia e destino dell'umanità gli assegnano nell'immutabile ruolo delle nazioni che risorgono.

SORGENTE IN FONDO VALLE NEL "FLYSCH" APPENNINICO.

ORIGINE DELLE ACQUE POTABILI.

Le acque che servono agli impianti di alimentazione idrica vengono tratte là ove si presentano in migliori condizioni igieniche presenti e future, ed in istato di essere derivate senza eccessivo sacrificio finanziario per l'Ente che eseguisce le opere. Si hanno quindi acquedotti alimentati da sorgenti di alta e media montagna (le ottime e preferibili, quando è possibile, a qualsiasi altra); altri alimentati da acque di falda artesiana; altri da acque di laghi naturali od artificiali; altri da acque di alluvione di fiume, antiche o recenti; altri infine da acque superficiali di fiume.

I progressi della tecnica, intesa, con vasta comprensione, come la pratica applicazione delle più recenti scoperte della chimica, della fisica, ecc., hanno permesso di sondare il terreno e derivare acqua mediante mezzi sicuri contro ogni possibile causa di inquinamento esterno, sino a profondità di 120 metri (Mantova), hanno reso possibile di consigliare di bere acque impurissime di fiume rese sterili mediante processi fisici o chimici (Rovigo, Adria, Genova, Spezia, Firenze, ecc.), hanno reso possibile la costruzione di alte dighe di ritenuta, che sbarrando un torrente originano un lago avente capacità sufficiente ad alimentare il centro urbano pel quale sono state costruite, durante tutto il periodo critico corrente fra due piogge più distanti fra loro (Genova, Cagliari), ed hanno infine permesso, o permetteranno fra breve, di portare in città di pianura distanti centinaia di chilometri dalle zone montuose, attraverso le difficoltà di ogni genere, acque di fonti elevate, purissime, superiori, come la moglie di Cesare, ad ogni sospetto, derivandole entro tubazioni di ogni specie, dall'acciaio

SORGENTE ORIGINATA AL CONTATTO FRA LE ARENARIE MIOCENICHE (PERMEABILI) E LE ARGILLE SCAGLIOSE EOCENICHE (IMPERMEABILI) (ACQUEDOTTO PER MODENA).

al cemento armato. Così si sta eseguendo nel grandioso acquedotto pugliese, vanto e gloria dell'iniziativa e della tecnica italiana, così si eseguirà negli acquedotti per Modena, per Cesena e per Ravenna, ecc.

È ormai accertato che la quasi totalità delle acque sotterranee ha origine dalle precipitazioni meteoriche. Esse, assorbite da un terreno poroso e permeabile, vanno a creare, sotto il mantello di terreno che a noi le nasconde, una lunga e complessa rete di vene che, quali rami di albero, riunendosi lungo le linee di maggior depressione o di compluvio, danno luogo a riserve sotterranee od a vere correnti che riescono a giorno appena lo strato impermeabile, o meno permeabile di quello attraverso il quale hanno filtrato, affiora lungo il pendio di un monte o nel fondo di una vallata erosa dal torrente che in essa scorre.

FONTANILE DELLA PIANURA EMILIANA.

Nei terreni calcarei a struttura carsica, il fenomeno di assorbimento delle acque meteoriche avviene, non attraverso i minutissimi pori facenti parte della massa delle rocce permeabili in piccolo (arenarie mioceniche e plioceniche, sabbie plioceniche e quaternarie, alluvioni terrazzate e preistoriche, ecc.); ma bensì attraverso enormi fenditure, veri imbuti, entro i quali l'acqua, inabissandosi, va a disperdersi entro le viscere del monte od a risorgere più a valle, dando luogo a fiumi dall'origine ritenuta dai più misteriosa, ma che più tale non è dopo i recenti studi speleologici del Martel e di altri.

Una roccia fessurata, può considerarsi come l'aggregato più o meno voluminoso d'una quantità di grani di sabbia, aggregato di per sè poco permeabile all'acqua. I giunti di stratificazione delle rocce e le fratture multiple, derivanti dal lungo e faticoso lavorìo compiuto dalla scorza terrestre nella sua opera di assestamento, non ancora compiuta, costituiscono delle soluzioni di continuità o fessure che i geologi chiamano *diaclasi*. Esse sono, alle volte perpendicolari, alle volte oblique alla direzione delle stratificazioni originarie delle rocce, e favoriscono, insieme ai giunti di stratificazione, lo scorrimento delle acque sotterranee, poichè attraverso di esse, come a vie di minor resistenza, è più facile il deflusso.

Nelle rocce calcaree il fenomeno carsico quasi sempre si verifica, in misura più o meno limitata, in causa del dissolvimento che le acque meteoriche, ricche di anidride carbonica, su di esse operano. Le acque precipitano nell'interno dei vani aperti, ed all'azione chimica di dissolvimento, dianzi accennata, un'altra se ne aggiunge, di origine meccanica, dovuta all'azione di urto prodotta dall'acqua che precipita.

L'idrologo, che percorrendo la montagna passo passo cerca di scrutare la natura geologica e la composizione delle rocce che ne costituiscono l'ossatura, innanzi tutto cerca di stabilire quali sono i terreni permeabili che assorbono le precipitazioni meteoriche e quali sono quelli che, causa la loro impermeabilità, ne impediscono l'ulteriore inabissamento. Precisa, mediante la bussola, direzione ed inclinazione degli strati, stabilisce se ha a che fare con rocce sedimentarie; poichè, come si disse, le acque scorrono con grande agevolezza sui piani di stratificazione; cerca le *faglie* o piani di frattura a scorrimento, poichè per esse, sovente, le acque deviano corso o si arrestano e, rigurgitando, emergono innanzi tempo; studia le frane, poichè sempre esse hanno latenti o manifeste sul loro piano di scorrimento le acque che le hanno originate; e non trascura, in fine, le condizioni generali morfologiche del terreno che presumibilmente funziona da bacino assorbente e creatore, quindi, delle acque che si cercano o si studiano.

Nelle rocce arenacee dell' Appennino settentrionale, ove predomina quella caratteristica formazione denominata *flysch,* alternanza di strati arenacei e di strati argillosi, assai spesso le acque si rinvengono solo al fondo valle, poichè gli strati argillosi, che dovrebbero, per la costituzione loro, essere impermeabili e, quindi, trattenendo le acque filtranti dagli strati superiori farle uscire a giorno, sono stati, nel processo di emersione avvenuto in periodi geologici posteriori al loro consolidamento, fratturati in ogni senso.

Perciò solo nelle zone profonde, e, per tanto, relativamente più tranquille si rinvengono condizioni favorevoli alla loro emergenza.

Un fattore, importante fra tutti, che, in dipendenza delle condizioni geologiche o morfologiche del terreno, agisce a mantenere in vita una sorgente, sia pure, come quasi sempre avviene, cogli inevitabili alti e bassi nelle portate, è il regime delle precipitazioni meteoriche. È pertanto di alto interesse possedere una estesa e ben distribuita rete udometrica in tutta la zona oggetto di studio, onde ricercare il nesso esistente fra causa ed effetti, cioè tra precipitazione ed assorbimento delle acque. Sino a non oltre un ventennio fa, anche di questo indispensabile mezzo di studio ben poco si possedeva in Italia. Poche le stazioni udometriche e, in generale, mal distribuite; poichè solo i maggiori centri abitati ne erano forniti.

Colla creazione, di recente avvenuta, dell'Ufficio Idrografico del Po, avente sede in Parma, e cogli altri che fra breve verranno istituiti, dietro voto favorevole del Consiglio Superiore delle acque, nei rimanenti bacini della penisola, anche noi ci siamo messi sulla buona via e, per lo studio di quella massima fra le ricchezze del nostro paese che è l'acqua, non sarà più necessario procedere per induzioni sull'esempio di quanto si è fatto all'estero; ma bensì per deduzione dai dati ed osservazioni fatte da noi e per noi.

Indipendenti, o quasi, la più parte delle volte, dalle precipitazioni meteoriche, sono gli studi e le ricerche riflettenti un altro genere di sorgenti, che si rinvengono sempre in pianura in località numerose, specie nella Valle Padana.

Sono queste le acque di falda artesiana, che possono emergere dagli strati profondi, entro i quali scorrono, o naturalmente, attraverso fenditure o crepacci esistenti nel mantello argilloso che le ricopre, od artificialmente, a mezzo di fori tubati spinti sino allo stato acquifero.

POZZO ARTESIANO IN UNA CASA COLONICA DEL MODENESE.

Il fenomeno meccanico che dà origine alle acque artesiane o modenesi, zampillanti quasi sempre sopra il piano della campagna, è noto da tempo. Trattasi di acqua che infiltrandosi, in generale, a piede dei colli, attraverso uno strato o materasso permeabile (antica alluvione di fiume, morena, ecc.), è da questo condotta a sprofondarsi, nel suo percorso verso valle, sotto altri strati impermeabili, che a guisa di mantello ricoprono lo strato permeabile. Accade sovente che la pendenza dello strato acquifero è superiore a quella che compete alla linea dei carichi idraulici (carico che grava su di un elemento del liquido in moto, misurato in colonna d'acqua), tal che, pervenuto il fluido a certa distanza dal luogo di origine, può avere acquistato tanto di pressione da superare tutto lo strato di terreno impermeabile che lo separa dal piano di campagna e zampillare a giorno.

Sono noti i famosi fontanili della piana lombarda, i quali, mediante le loro acque, sempre tiepide, irrigano e forniscono calore a quelle meravigliose praterie perenni che sono le marcite. In questi casi l'acqua esce mercè la presenza di una soluzione di continuità (spaccatura) esistente nel mantello argilloso che ricopre lo strato acquifero. Sono

POZZI CONTENENTI LE POMPE ED I MOTORI ELETTRICI (BOLOGNA).

veri laghetti che si vengono formando quasi sempre in piena campagna, che scaricano le loro acque limpide e pure nel primo fossato che incontrano; il quale, bene spesso, alimentato da altri fontanili aumenta di portata, sino a dar luogo a corsi d'acqua di una certa importanza sia dal punto di vista agricolo che industriale.

Allorquando le acque artesiane di una data località si vogliono utilizzare per alimentazione idraulica, viene spinto fino allo strato acquifero un tubo di acciaio attraverso il quale l'acqua sale e riesce a giorno.

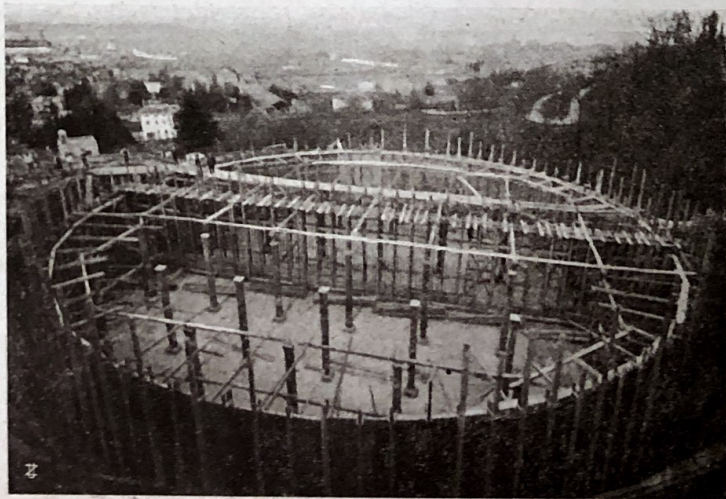
In questo modo, e con acque artesiane, vengono alimentati importanti acquedotti, che forniscono ottime acque a temperatura e composizioni costanti. Milano, Mantova, Ferrara, Venezia, Forlì, Bologna, ecc., utilizzano acque artesiane. Nelle pianure reggiane, modenesi e bolognesi, moltissime case coloniche e civili sono fornite di pozzi artesiani, ed il lieto mormorio dell'acqua che cade entro una vasca od un abbeveratoio, accompagna le voci del bifolco e della massaia intenti al compimento delle opere campestri.

GLI ACQUEDOTTI.

Stabilita che si sia la convenienza di derivare una data acqua per l'alimentazione di un aggregato urbano, vengono dai tecnici eseguite tutte le opere atte a derivare le acque, a condurle sui luoghi di consumo ed a distribuirle. Le opere stesse, bene spesso, esigono le maggiori cure, grande perseveranza e l'applicazione dei più moderni trovati dell'ingegneria.

Genova si alimenta colle acque di due laghi artificiali creati a Lavezze e a Lagolungo, mediante due dighe alte rispettivamente metri 37 e metri 40. I due laghi hanno una capacità complessiva di metri cubi 6 milioni, e lunghi studi vennero compiuti da illustri idraulici per accertare, in rapporto al regime delle piogge della località, il volume d'acqua derivabile dai serbatoi, e assicurare in ogni caso la necessaria dotazione d'acqua alla città.

L'acquedotto pugliese, descritto ed illustrato in numerose ed interessanti monografie, capolavoro della tecnica italiana, è il maggiore acquedotto del mondo. Fornisce acqua a 268 Comuni distribuiti in 5 Provincie, si estende su un percorso totale di 2500 chilometri, pari ad una volta e mezzo la lunghezza di tutta la penisola, ha gallerie (l'Appennino e le Murge) più lunghe di quella del Gottardo, ha ponti canali in cemento armato ed in muratura per una lunghezza complessiva di km. 8.500, e porta, in fine, salute e benessere in una mal nota ma nobile regione, ricca di grandiosi monumenti medioevali, greci e romani, di sconfinati boschi di mandorli, di uliveti e vigne, stendentisi, pingui, sui colli solatii, sino agli ultimi loro lembi, ove si confondono in un abbraccio coi piani increspati di messi.

Bologna, che derivava sino a cinque anni or sono l'acqua sottocorrente del Setta (affluente del Reno), ha ora un impianto mo-

SERBATOIO IN COSTRUZIONE (BOLOGNA).

derno e razionale, col quale sfrutta una falda artesiana rinvenuta nelle immediate vicinanze del Reno stesso, e che da esso probabilmente trae origine.

L'acqua estratta dalla falda mediante un sistema di pompe indipendenti, collocate 14 metri sotto il piano di campagna, viene inviata, attraverso la rete urbana, in un serbatoio in cemento armato posto sulle colline a sud della città.

Entro ad esso si immagazzina l'acqua non consumata durante le ore di limitato consumo, per restituirla nei momenti di forte esigenza.

INTERNO DELLA SALA MACCHINE (MANTOVA).

A Mantova pure, l'acqua viene estratta da una falda artesiana assai profonda (metri 120) e mediante un recente e moderno impianto di sollevamento azionato da motori elettrici e termici, viene, attraverso la conduttura urbana, inviata in un serbatoio elegante ed ardito in cemento armato, avente il fondo a m. 30 sul suolo cittadino, e capace di 500 mila litri d'acqua.

Adria, ha risolto il problema dell'alimentazione idrica, mediante le acque del Po, che trattate colla filtrazione doppia del sistema francese Puech-Chabal, vengono rese perfettamente limpide e praticamente sterili.

Seguendo l'esempio degli anglo-sassoni, che abbondano assai più di noi nel sistema di depurare chimicamente le acque non atte all'alimentazione, Faenza, Brescia (come risulta da una recentissima relazione del comm. Santoliquido), hanno adottato il sistema di depurazione dell'acqua al cloruro di calcio, mediante il quale, e in merito dell'azione fortemente ossidante del cloro, si ottengono risultati assai soddisfacenti.

Firenze, Genova, Spezia per l'arsenale, Rovigo usano acque depurate mediante il modernissimo sistema della ozonizzazione. L'ozono (O^3), è un gas che si ottiene mediante scariche elettriche prodotte in un ambiente contenente aria secca. Il gas così prodotto, ha quell'odore acre e caratteristico che si sente nell'atmosfera dopo un temporale ricco di scariche elettriche. L'ozono, insolubile nell'acqua, è un potentissimo antisettico causa il suo potere ossidante, e quindi, messo a contatto coll'acqua da depurarsi, ne riduce rapidamente e fortemente il contenuto bacterico. Apposite torri di sterilizzazione, attraverso le quali acqua ed ozono entrano in stretto contatto, rendono puro il liquido.

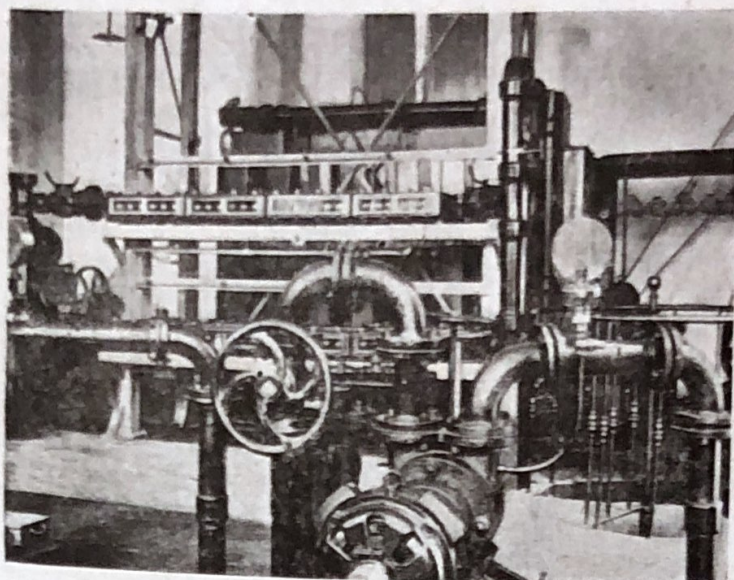
Affinchè l'ozono possa spiegare tutta la sua efficacia bactericida, è necessario che l'acqua da trattare sia limpida. Quindi, quasi sempre, annessa ad un impianto di ozonizzazione vi è una batteria di filtri, che, coadiuvati dal solfato di allumina, fanno precipitare le sostanze colloidali dell'argilla tenute in eventuale sospensione coll'acqua.

SERBATOIO VISTO DAL LAGO.

A Rovigo, è in tal modo depurata l'acqua tratta bruta dall'Adige. In questo impianto si ha un esempio di completa applicazione di tutti i più moderni mezzi d'alimentazione di un acquedotto; poichè, dopo il trattamento fisico (filtri) e chimico (ozono) delle acque, esse vengono sollevate a mezzo di pompe in

un serbatoio in cemento armato e di là inviate a distribuirsi in città.

Modena, sta risolvendo il problema dell'alimentazione idrica con mezzo razionale e moderno, conducendo, mediante tubazione di acciaio lunga 50 km., attraverso gallerie e ponti l'acqua di una splendida sorgente montana traente origine da un ampio bacino arenaceo, cosparso di boschi annosi e pittoreschi.

Così Cesena e Ravenna riunite in Consorzio, deriveranno le sorgenti del Sennatello alle falde dell'Aquilone, sotto il cui versante ovest ha origine il Tevere. Città e villaggi, borghi e casolari, in ogni parte d'Italia, hanno ricevuto, o stanno ricevendo il battesimo igienico mediante acque limpide e pure.

SALA DI OZONIZZAZIONE E DI SOLLEVAMENTO (ROVIGO).

BATTERIA DI FILTRI E SERBATOIO PENSILE (ROVIGO).

Le nostre meravigliose ricchezze artistiche e naturali sparse a dovizia ovunque, hanno ricevuto dall'adduzione di acque sane ai centri abitati, il più pratico dei richiami; poichè ove abbonda acqua per gli usi del corpo e per quelli domestici, vi è pulizia e sono allontanate le possibili cause di malattie a veicolo idrico.

Gli italiani e gli stranieri più nulla avranno da eccepire sotto questo riguardo: il nostro Paese vuol vivere, e per vivere opera.

Ing. A. VECCHI.

Gli industriali interessati al turismo, e in ispecial modo gli albergatori, primi e principali beneficiati, hanno il dovere di leggere e l'interesse di far leggere *Le Vie d'Italia*.

Più la Rivista sarà divulgata e più i problemi da affrontare troveranno facile soluzione.

Ogni nuovo lettore de *Le Vie d'Italia* è inevitabilmente destinato ad essere un nuovo sostenitore del nostro programma.

Gruppi di abbonamenti dovrebbero venire sottoscritti fra i Soci del Touring, da società e da privati facoltosi ed intelligenti in favore di quegli esercenti e di quelle autorità locali che non sentono ancora o non vogliono sentire le voci delle nuove necessità.

Siamo sicuri che la educazione e la rieducazione turistica farebbero così un gran passo.

È l'indovinato titolo del bel libro nel quale De Amicis sorprende il pubblico lungo i quotidiani tragitti sul tranvai e ne scruta, in quest'atto semplice e consueto, gli atteggiamenti e le abitudini. Ci sia consentito di prenderlo a prestito per parlare del progresso nella tecnica e nella pratica tramviaria.

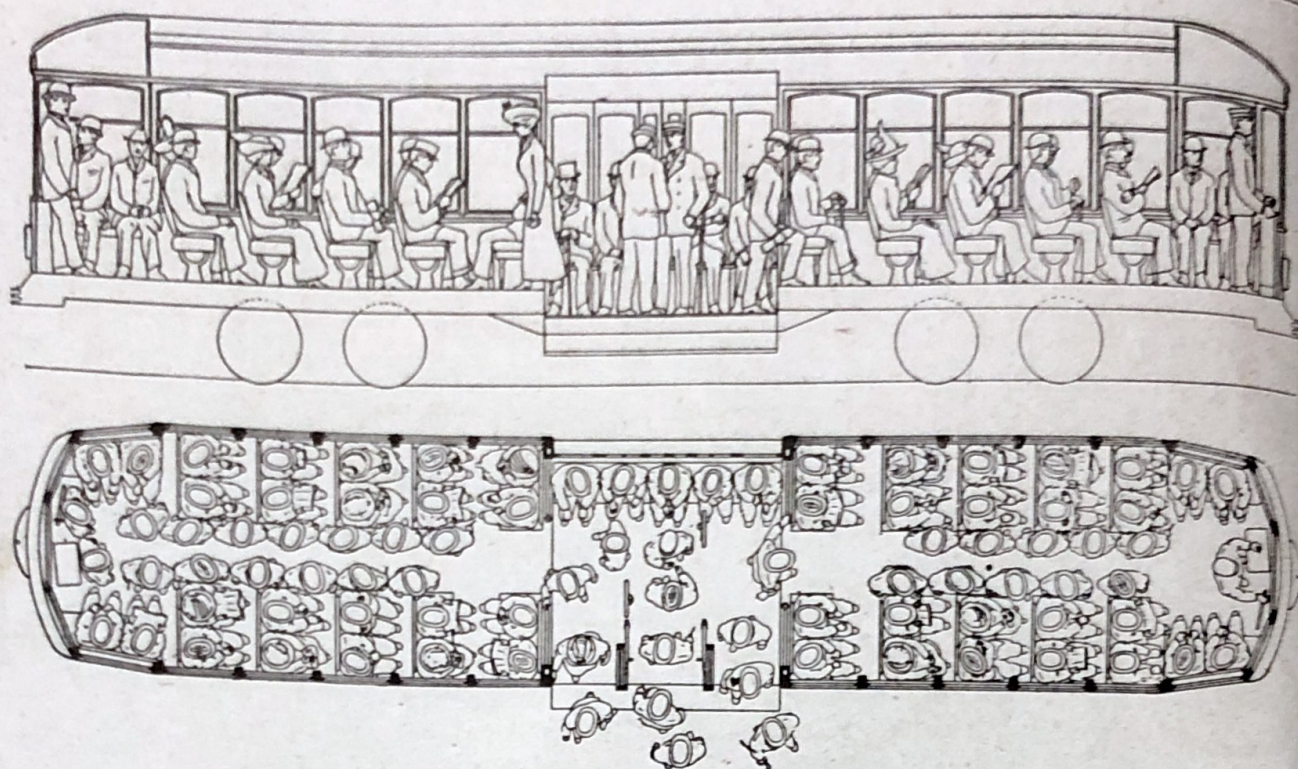
Le tramvie sono ormai elemento indispensabile nella vita delle grandi città. Le straordinarie agglomerazioni di uomini che costituiscono le metropoli moderne trovano, secondo gli storici, riscontro in qualche grande città antica. Roma al tempo dei Cesari ebbe un milione di abitanti. Ma quale diversa vita!

Oggi anche le classi più disagiate della popolazione, insieme alla libertà della coscienza e del pensiero, godono della facilità di circolazione che costituisce il materiale fondamento della libertà individuale. Le antiche moltitudini di schiavi e liberti vivevano nel quartiere del padrone: gli altri quartieri per loro non esistevano. Oggi tutti possiamo andare più volte al giorno da un capo all'altro della città. Possiamo lavorare in un buio negozio del centro e vivere più chilometri lontano, al margine della campagna fiorita; possiamo godere i buoni frutti del concentramento dell'attività ed isolarci a lavoro finito nella pace familiare; prendere l'utile della compagnia e il bello della solitudine.

Di tutto ciò andiamo debitori in gran parte a quella figlia primogenita della ferrovia che è la tramvia, la quale offre, più di tutti gli altri mezzi di comunicazione urbana, i vantaggi tipici del progresso nei trasporti: basso costo congiunto a notevole velocità.

Quanta parte della circolazione delle grandi città è assorbita dalla *carrozza di tutti?*

Un rilievo preso alcuni anni addietro di giorno feriale a Copenaghen, su due ponti che collegano la città ad un sobborgo importante, permise di accertare che, di fronte a 22.300 pedoni, 12.000 persone si erano servite della tramvia. In un censimento fatto sulle vie principali di Aquisgrana in occasione di alcuni festeggiamenti che determinarono gran concorso di persone, essendosi tenuti distinti i pedoni da coloro che si servivano di bicicletta, vettura a cavalli, automobile o tramvia, risultò che a quest'ultimo mezzo spettava il 50 % della circolazione totale. Su cinque ponti di Zurigo si trovò che il numero delle persone trasportate in un giorno colle tramvie variava dal 30 al 50% dei pedoni. Sono cifre frammentarie tolte da fonti diverse; ma bastano a dare un'idea della importanza che ha preso la circolazione tramviaria, alla quale si può attribuire da un quinto alla metà del movimento di persone verificantesi nelle grandi città.

Un'altra constatazione statistica molto importante è che l'aumento della circolazione

VETTURE TRAMVIARIE A PIATTAFORMA CENTRALE.

tramviaria si verifica dappertutto in ragione maggiore dell'aumento della popolazione. Cresce, cioè, di anno in anno il numero dei viaggi per abitante. L'osservazione vale sia per le grandissime come per le medie e le piccole città.

Dal 1905 al 1910 mentre la popolazione di Berlino cresceva del 14 %, i viaggiatori sulle tramvie crebbero del 27 %, cioè in ragione doppia; lo stesso rapporto fu di due volte e mezza a Glascow, di tre a Copenaghen, di quattro a Washington, di cinque a Strasburgo; andò da sei a dieci a Parigi, Praga, Marsiglia, Bruxelles, Monaco, Bordeaux, Genova; superò le dieci volte a Mosca, Amsterdam, Gand.

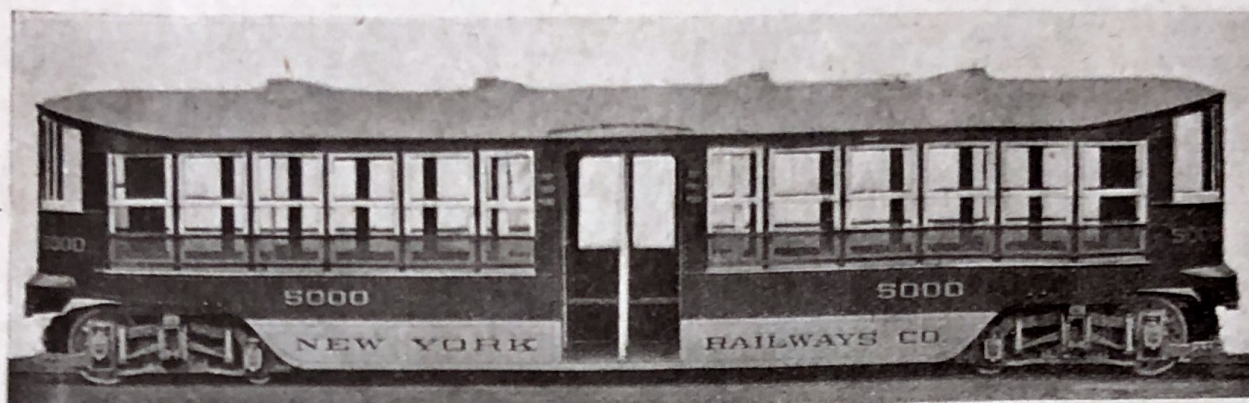
Questo fenomeno si può più chiaramente porre in evidenza facendo il rapporto tra i biglietti venduti in ciascun anno e la popolazione, rapporto che ha continua tendenza a crescere. È la città nostra che ne mostra l'esempio più tipico. Nel 1897 si vendettero a Milano 84 biglietti per abitante: dieci anni dopo, nel 1907, se ne vendettero più del doppio, cioè 193, cifra che nel 1912 troviamo già salita a 261. Questo è un massimo non superato negli anni seguenti (253 nel 1913-1914, 236 nel 1915, 248 nel 1916); ma se si pensa ai grandi turbamenti che la guerra portò nell'attività cittadina e nello stesso servizio, si può facilmente pronosticare che, a cose normali, avremo un nuovo stupefacente aumento. Milano è, anche in senso assoluto, una delle città del mondo ove le tramvie hanno maggior traffico: nel 1912 a Colonia e Monaco si avevano 170 viaggi per abitante, 200 a Marsiglia e Dresda, 250 a Washington, Bordeaux, Boston.

Alcune città hanno visto il traffico tramviario accrescersi guerra durante: così a Roma, ove nelle ore di maggior affollamento si assiste allo spettacoloso assalto delle vetture da parte dei viaggiatori, che aggrappandosi ad ogni sporgenza, creano presso le entrate quei curiosi grappoli umani, che sono anche causa di gravissimi infortuni.

Per la ripresa dell'attività di pace, che, se pure avrà qualche incertezza nei primi tempi, finirà col manifestarsi quanto mai intensa, occorre prepararsi a dare alle tramvie, oltre uno sviluppo maggiore di linee, una maggiore capacità di trasporto. Vediamo, dunque, i tèrmini di questo problema sui dati della larga esperienza fatta nei numerosissimi esercizi tramviari ormai sparsi pel mondo.

***

In tre modi si può accrescere la potenzialità di una rete tramviaria: aumentando il numero o la capacità delle vetture, aumentando la velocità della circolazione.

L'aumento del numero delle vetture è il mezzo più ovvio, ma il meno consigliabile.

VETTURA TRAMVIARIA "STEPLESS„ O SENZA MONTATOIO.

Per due ragioni. La prima è l'ingombro che ne risulta per la circolazione ordinaria. Le carrozze tramviarie troppo numerose creano un grave ostacolo al passaggio sulle strade dei pedoni, dei ciclisti, delle vetture ordinarie, delle automobili. La carrozza tramviaria legata al binario non ha, come gli altri veicoli, le risorse dello sterzo che allarga, si può dire, la strada. Non dobbiamo andar lontano per notare gl'inconvenienti dell'ingombro. Nel 1904 fu constatato che lungo la via Mercanti, a Milano, le vetture delle tramvie si seguivano ad una media di 37 metri una dall'altra, cioè a 26 secondi d'intervallo. Le cose migliorarono quando alcune linee furono sottratte al carosello di Piazza del Duomo.

La seconda ragione che sconsiglia dal ricercare l'aumento della potenzialità tramviaria nell'aumento del numero delle vetture è di carattere economico. Col crescere del numero delle vetture cresce la spesa di esercizio. Si può dire che cresca in proporzione del numero, o, meno inesattamente, in ragione del percorso complessivo delle vetture. Che col percorso debbano crescere le spese di forza motrice e di personale si comprende; ma va tenuto presente che cresce pure il consumo del binario e che alcuni impianti fissi, come rimesse, officine od altro, vanno aumentati. Gl'introiti, d'altra parte, non seguono lo stesso andamento. Pel fatto che il traffico è inegualmente distribuito nelle diverse ore della giornata, le vetture sono utilizzate assai meno di quello che corrisponderebbe al loro pieno carico. Il danno della inutilizzazione diventa tanto maggiore quanto più grande è il numero delle vetture.

L'opposto può dirsi nel caso in cui la potenzialità di trasporto si accresce non coll'aumento del numero ma coll'aumento della capacità delle vetture. Una carrozza, che può contenere cento viaggiatori, ingombra le strade un po' più di una carrozza che ne contiene cinquanta, ma enormemente meno di due di questo tipo. La spesa di energia elettrica per una grossa vettura è poco diversa da quella occorrente per la vettura piccola. La spesa del personale, che è il cespite più forte degli oneri totali di esercizio, resta eguale passando da un tipo all'altro. Il pubblico è poi meglio servito colle vetture grandi perchè, dovendosi mantenere fra due convogli consecutivi una certa distanza, se duecento viaggiatori sono fermi ad un capolinea, con due grandi vetture tutti partono; con due vetture piccole metà viaggiatori dovrà protrarre l'attesa.

Semplici ragionamenti persuadono, dunque, che la preferenza va data all'aumento della capacità piuttosto che del numero delle vetture. La pratica ha dato larga conferma a questo criterio.

Fermiamoci ora sui vantaggi dell'aumento di velocità. Supponiamo, per fare un esempio semplice, che le vetture si seguano a dieci minuti di distanza una dall'altra e compiano, pure in dieci minuti, il percorso totale. In mezz'ora si avranno quattro partenze successive, ma occorreranno almeno due vetture. Se si riuscisse a fare il viaggio in cinque minuti soli, basterebbe una vettura.

Generalizzando si può dire che la maggior velocità consente di fare, collo stesso numero di vetture, un maggior numero di viaggi, cioè offrire partenze più frequenti.

Conclusione: vantaggio del pubblico che nulla apprezza maggiormente della velocità, servizio fatto con minori mezzi e quindi con maggiore economia.

Ma l'aumento della velocità sulle tramvie cittadine è una grossa questione. La quale

VETTURA AD UNA SOLA ESTREMITÀ "NEAR-SIDE,,. SI VEDE LO SGABUZZINO DEL BIGLIETTARIO E COME I VIAGGIATORI ENTRANO PER L'UNICA PIATTAFORMA.

non ha nulla a che vedere colla forza dei motori di cui dispongono le vetture e che sono sufficienti per velocità doppie delle attuali. Niente osterebbe poi al loro ricambio con altri più potenti, in guisa di porsi in grado di raggiungere velocità ancor più elevate.

La velocità in corsa delle tramvie è limitata dalla ristrettezza delle curve del binario e dalla promiscuità di sede col traffico comune.

L'esperienza ha dimostrato che, salvo il caso di linee a piattaforma separate dal restante della strada, sulle arterie cittadine non si può ammettere una velocità superiore ai venticinque chilometri, ove si tratti di strade larghissime; mentre assai spesso bisogna scendere ai quindici chilometri, da ridursi nei punti affollati tra nove e sei chilometri: la velocità dell'uomo al passo.

Senonchè, qui conviene ch'io rammenti un discorso tenuto altre volte. Va fatta distinzione fra velocità in corsa e velocità media. Delle due è la prima che trova limitazione nelle curve del tracciato e nella necessità di garantire la sicurezza dei passanti, la seconda quella che interessa i viaggiatori. Per fortuna si può accrescere la velocità media anche senza aumentare quella in corsa.

Lo scopo si ottiene nel modo che è facile immaginare. Riducendo, cioè, al minimo il numero e la durata delle fermate.

Per ridurre il numero delle fermate vale assai l'abolizione degli arresti a volontà sostituendovi gli arresti in punti determinati. Della utilità della piccola riforma abbiamo avuto un esempio recentissimo a Milano. Introdotte le fermate fisse, colla giusta distinzione in obbligatorie e facoltative — altro espediente atto a ridurre il numero degli arresti — il servizio vi ha guadagnato, senza danno, riteniamo, degli introiti. Si diceva che col sistema delle fermate fisse, molti viaggiatori a breve percorso sarebbero sfuggiti perchè, tolta l'arbitrarietà del punto di salita e di discesa, diminuisce l'utilità della tramvia. Il timore era certo esagerato; tuttavia è fuor di dubbio che la posizione e la distanza dei punti di arresto vanno scelti con molto criterio.

Anzitutto è evidente che i punti di fermata debbono coincidere coi centri di circolazione, come si possono chiamare le località in cui convergono più strade, sia perchè ne risulta maggior comodità pel pubblico, sia perchè è bene che le vetture si fermino ove maggiore è il pericolo. Si tratta poi di decidere a qual distanza essi debbano esser posti uno dall'altro.

Esiste senza dubbio una relazione fra la velocità di marcia e l'intervallo dei punti di arresto. Basta, infatti, tener presente ciò che avviene sulle ferrovie. I treni diretti, che toccano i 100 chilometri l'ora di velocità in linea e dai 60 ai 70 chilometri di velocità commerciale, non si arrestano che ad ogni

PIATTAFORMA UNICA CON L'ENTRATA SEPARATA DALLA USCITA. SI VEDE LA SCATOLA A PARETI DI VETRO OVE SI DEPOSITA IL PREZZO DELLA CORSA.

30 a 60 chilometri di percorso; gli omnibus, che hanno una velocità in linea di 70 chilometri e commerciale di 30 a 35 chilometri, si arrestano a distanze di 3 ad 8 chilometri. E sulle linee secondarie le stazioni sono assai più ravvicinate che sulle principali. È evidente che l'influenza dannosa delle fermate dal punto di vista della velocità è tanto maggiore quanto più celere è il treno.

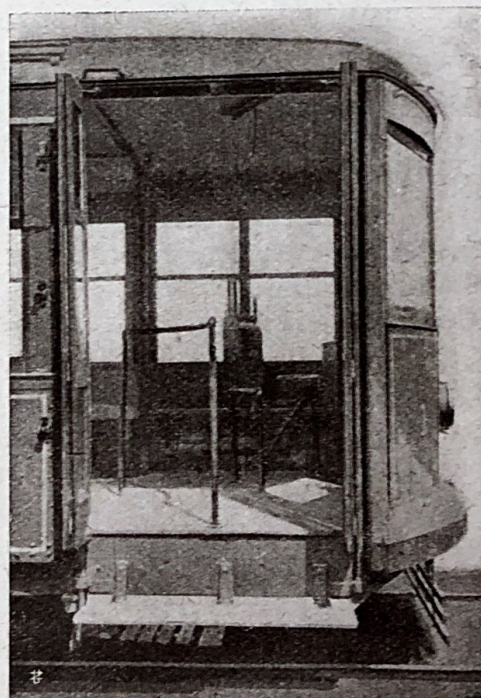
VETTURA TRAMVIARIA DEL TIPO "ONE-MAN", CIOÈ SERVITA DA UN SOLO AGENTE.

Vediamo, intanto, quanto tempo si perde per ogni fermata di tramvia.

Lo stazionamento vero e proprio è, naturalmente, variabilissimo. Dipende, in primo luogo, dal numero dei viaggiatori che debbono salire e discendere; poi dalla costruzione delle vetture, dalle abitudini del pubblico, ecc. Da osservazioni comunicate in un congresso tramviario di alcuni anni addietro, risultò che la durata normale degli arresti si può valutare in media a 5 secondi quando vi è una sola persona da far montare o discendere, a 9 secondi se le persone son due, a 12 se sono tre: da aggiungersi per ogni persona in più altri due o tre secondi. Per una intensità normale di circolazione si può ritenere che la durata dell'arresto effettivo raggiunga in media i 10 secondi.

La perdita di tempo durante il periodo di rallentamento dovuto alla frenatura si aggira intorno a 7 od 8 secondi, senza risentir molto della velocità perchè alle andature elevate la frenatura è più efficace.

Infine la perdita di tempo all'avviamento si può calcolare in 12 secondi per la velocità di 25 chilometri (eccezionale, come abbiam detto, per le tramvie) e va riducendosi sino a toccare i 6 secondi per la velocità di 12 chilometri.

In complesso, dunque, a 25 chilometri ogni arresto dà luogo ad una perdita totale di 25 secondi, a 12 chilometri di 19 secondi. Cogli arresti ad intervallo medio di 200 metri, la velocità di marcia di 12 chilometri si riduce a 9, cioè del 25 %, mentre quella di 25 si ridurrebbe a 13,5, cioè del 45 %. Dove le vetture corrono a velocità limitata si possono tenere le fermate a 250, 300 metri una dall'altra; ai 25 chilometri non si può scendere a intervalli minori dei 400 metri. È inutile aggiungere che questi dati vanno corretti in

PIATTAFORME DI VETTURE SERVITE DA UN SOLO AGENTE CHE MANOVRA RESTANDO SEDUTO.

base a moltissimi altri elementi; ma conservano sempre il loro valore e ne va tenuto conto nel decidere sulla distribuzione dei punti di fermata.

Regolata la questione del numero degli arresti, resta sempre da ridurre la durata di ciascuno di essi. I perfezionamenti che si vanno introducendo nei freni e negli apparecchi di regolazione dei motori giovano ad abbreviare i perditempi alla frenatura e all'avviamento; ma è difficile ottenere vantaggi sensibili sui limiti già toccati, giacchè in entrambi i fenomeni entra in gioco l'aderenza, su cui è difficile agire.

Si può, invece, notevolmente influire sulla durata dello stazionamento con una ben studiata disposizione delle vetture e col meglio disciplinare i movimenti di entrata e di uscita dei viaggiatori.

Se ai concetti finora esposti si aggiungono le tendenze comuni a tutti gli altri progressi in materia di mezzi di trasporto — aumento delle comodità e della sicurezza dei viaggiatori — si ha un'idea del moderno indirizzo della tecnica tramviaria.

***

Per trovare le innovazioni più ardite e più pratiche bisogna andare in America, ove il grande sviluppo preso dagli impianti permette di moltiplicare gli esperimenti, cui il progresso delle costruzioni meccaniche assicura, d'altro lato, il successo. Ciò è, poi, tanto più opportuno in quanto, senza alcun dubbio, le innovazioni americane si estenderanno — come già sta avvenendo — all'Europa. Faciliterà il compito la maggior frequenza dei rapporti fra i due continenti creata dalla guerra.

L'origine delle innovazioni americane nel materiale tramviario vien fatta risalire all'introduzione del sistema « Pagate entrando » (*Pay as you enter*) adottato quindici anni addietro a Montreal. Fu allora una idea veramente nuova, il cui valor pratico apparve subito manifesto e che si diffuse rapidamente, diventando uno dei capisaldi della pratica tramviaria americana.

Gl' inconvenienti dell' attuale sistema di percezione del prezzo sono noti. Il bigliettario deve percorrere la vettura più volte, incomodando i viaggiatori. Se le vetture sono a panchette trasversali bisogna proibire al pubblico in piedi di occupare lo spazio intermedio perchè altrimenti la distribuzione dei biglietti diverrebbe impossibile. Nelle ore di ressa una parte degli introiti sfugge perchè il bigliettario non può tener d'occhio tutti quelli che montano o scendono; qualche viaggiatore è messo, contro le sue intenzioni, nella materiale impossibilità di pagare.

La geniale trovata americana fu quella di lasciar fermo il bigliettario in un posto presso al quale tutti i viaggiatori debbono passare, sicchè riesce loro facile prendere il biglietto o depositare in una scatola il prezzo della corsa. Se il posto del bigliettario è bene scelto egli può dare senza ritardo i segnali di partenza.

Questo sistema, ormai, come si è detto, larghissimamente applicato, ha fatto in qualche caso salire gl'incassi di circa il 10 per cento, permettendo, nello stesso tempo, di accelerare il carico dei viaggiatori.

A Filadelfia in un giorno di eccezionale affluenza si poterono trasportare su un breve tratto fino a 176 viaggiatori in media per vettura, percependo da tutti il prezzo della corsa, e al punto estremo da cui partiva la folla bastò 1 minuto e 49 secondi per far salire 89 viaggiatori su una sola vettura.

Il sistema del « pagate entrando » è quasi sempre associato a quello delle vetture a piattaforma centrale unica e spaziosa, che si vanno già diffondendo in Europa: ne abbiamo anche a Napoli. Le vetture a piattaforma centrale presentano molti vantaggi, fra cui quello della migliore utilizzazione dello spazio e l'altro della più facile entrata ed uscita dei viaggiatori. Questi, difatti, debbono — rispetto al sistema a doppia piattaforma — fare un minor percorso per raggiungere dalla porta il proprio posto o lasciarlo.

La prima delle nostre illustrazioni mostra una di queste vetture coi viaggiatori a posto. La porta centrale ha tre battenti: si entra nel mezzo, si esce dai lati. Sulla figura si vedono sei viaggiatori che salgono, sei che scendono; uno di quelli che salgono sta pagando il biglietto. Vi sono 53 viaggiatori seduti, 25 in piedi: ve ne possono stare in tutto più di cento.

La costruzione di una vettura ad entrata centrale presenta qualche difficoltà quando la cassa è di legno; le difficoltà spariscono

VETTURA TRAMVIARIA CITTADINA AD IMPERIALE.

se, come attualmente, si ricorre alle strutture completamente di acciaio.

L' entrata centrale si adatta assai bene alla riduzione dell' altezza del pavimento della vettura sul piano stradale, il che rende più sollecita la salita e la discesa dei viaggiatori. Nella vettura della prima nostra illustrazione il pavimento è alto solo 58 centimetri, mentre nei tipi comuni a piattaforme estreme l'altezza del pavimento supera i 70 centimetri. Tuttavia si è voluto andar oltre su questa strada creando la vettura del tipo detto *stepless*, cioè senza gradini o, potremo anche dire, senza montatoio.

Questa vettura, rappresentata dalla nostra seconda illustrazione, ha il pavimento a soli 25 centimetri dal piano stradale. Il risultato è ottenuto con speciali ripieghi costruttori, consentiti dall'adozione di ruote di piccolo diametro sull' asse interno dei carrelli e facendo il pavimento a due livelli. Il manovratore è chiuso in una cabina sopraelevata, ciò che gli permette di veder meglio la via e di isolarsi completamente dai viaggiatori.

L' esperienza avrebbe dimostrato che la vettura senza montatoio, oltre a ridurre il tempo di stazionamento, favorendo la rapida entrata ed uscita dei viaggiatori, riduce altresì gli infortuni, la massima parte dei quali si verifica all'atto della salita e della discesa.

Un terzo tipo di vettura assai diffuso è quello ad una sola estremità, che gli americani chiamano *near-side*, parola letteralmente intraducibile per noi. Esse, naturalmente, si possono adottare solo sulle linee che hanno gli estremi foggiati ad anello. Come appare dalla illustrazione che riproduciamo, appositi corrimano permettono di tener distinta sull'unica piattaforma la corrente di entrata da quella di uscita. È sempre aggiunta una porta di soccorso in fondo. Anche qui la distribuzione dei biglietti si fa col sistema « pagate entrando ». Il bigliettario rimane in piedi in un punto opportunamente scelto della piattaforma o siede in apposito sgabuzzino ricavato nell'interno della vettura e riceve il prezzo a misura che i viaggiatori gli passano davanti. Il montatoio è alto 33 centimetri sul piano stradale; altrettanto è il dislivello fra montatoio e pavimento: un terzo scalino di 27 centimetri è fra piattaforma e interno della vettura. I posti a sedere sono una cinquantina, ma più di altrettante persone possono stare in piedi nello spazio non occupato dai sedili.

LA VETTURA AD IMPERIALE (METÀ A SINISTRA) NON È MOLTO PIÙ ALTA DELLA VETTURA COMUNE (METÀ A DESTRA).

I costruttori americani non dimenticano nè la comodità nè la sicurezza dei viaggiatori, affidandosi, per quest' ultimo scopo, più ai meccanismi che, come noi facciamo, alle regole e alle norme da nessuno rispettate.

In America sembra si tenga molto a viaggiare col viso rivolto nel senso della corsa e perciò sono preferiti i sedili trasversali a schienale ribaltabile. Una grande cura è poi

posta nello studio dei tipi di finestre, dei sistemi di aerazione e via dicendo: ciò a causa del clima che va dall'estremo freddo all'estremo caldo. Quanto alla sicurezza è parso che il mezzo migliore per evitare gli infortuni, i quali, come abbiam detto, avvengono specialmente nella salita e nella discesa dalle vetture, fosse quello d'introdurre la chiusura meccanica delle porte, che vien fatta funzionare a distanza dallo stesso manovratore. Quando la porta si chiude si ripiegano all'insù anche i montatoi, di maniera che non esiste alcuna sporgenza cui aggrapparsi e le imprudenze ginnastiche dei viaggiatori frettolosi sono materialmente evitate. Dalla vettura nessuno può uscire finchè essa non sia completamente ferma, giacchè solo a frenatura avvenuta il manovratore apre la porta.

L'idea del «pagate entrando» accoppiata all'estensione delle manovre meccaniche, doveva, in ambienti ove prevalgono i criteri industriali, condurre al tipo modernissimo della vettura *one-man,* cioè condotta da un sol uomo (o da una sola donna, si può dire ora che il gentil sesso ha invaso anche i servizi tramviari). L'unico agente fa da manovratore e sorveglia nello stesso tempo la percezione del prezzo della corsa che i viaggiatori depongono in una scatola posta in un punto pel quale tutti debbono passare. Questo tipo si ritiene specialmente adatto per le piccole città, ove il movimento non è mai molto intenso.

Per conciliare il sistema dell'*one-man* con servizi di una certa importanza, si è pensato che al «pagate entrando», si può sostituire il «pagate uscendo», essendochè l'uscita avviene con minor ressa dell'entrata. Anzi i due tipi di riscossione si possono usare sulla stessa vettura a seconda delle esigenze del traffico. Con un cartello apposito i viaggiatori sono avvertiti se debbono pagare nel salire o nello scendere. Se, per esempio, si tratta di una linea che unisce la città ad un sobborgo, nel partire dalla città, ove i viaggiatori che salgono sono molti, s'inalbera il cartello del «pagate uscendo», ciò che permette di ridurre il tempo pel carico. Per la corsa in senso inverso si ricorre al «pagate entrando» perchè i viaggiatori salgono a pochi per volta.

Anche questo tipo nuovissimo dell'*one-man* è riprodotto nelle nostre illustrazioni, che dànno infine l'idea di altra innovazione introdotta a New-York, ma che non si è generalizzata come le precedenti. Si tratta del sistema ad imperiale, che pareva non si prestasse alle linee urbane. Invece i costruttori americani han fatto miracoli, creando una vettura a due piani poco più alta di quelle ad un piano solo e che può contenere circa duecento persone. Con una serie d'ingegnose disposizioni lo spazio è utilizzato come meglio non si potrebbe e lo sbarco e l'imbarco dei viaggiatori, malgrado la difficoltà delle scalette, avverrebbero, secondo si afferma, con grande rapidità.

Dicevamo che queste innovazioni passeranno certamente dall'America all'Europa. Ma non sarà facile acclimatarle. Giacchè non basta creare disposizioni utili per l'esercente e pel pubblico, se questo non coopera volonterosamente al successo.

Raccontasi che le società tramviarie americane abbiano, ad ogni nuovo tipo di carrozza messo in uso, fatta una larga campagna di pubblicità per persuadere i cittadini dell'utilità della innovazione e nello stesso tempo istruirli sul modo di comportarsi. Sono in tal modo riuscite ad evitare quella serie d'inconvenienti iniziali che portano al fallimento anche delle idee migliori. Nel nuovo mondo, a quanto sembra, non si crede al nostro sistema dei decreti prefettizi, che, come le antiche grida, si affiggono ma non si leggono nemmeno e, in ogni caso, non si rispettano.

Le Società nostre che vorranno introdurre i sistemi tramviari di oltre Atlantico si rammentino di questo dettaglio: la campagna di pubblicità per persuadere il pubblico a farsi un po' di disciplina. Già, di *disciplina,* parola di significato ignoto nel nostro Bel Paese....

FILIPPO TAJANI.

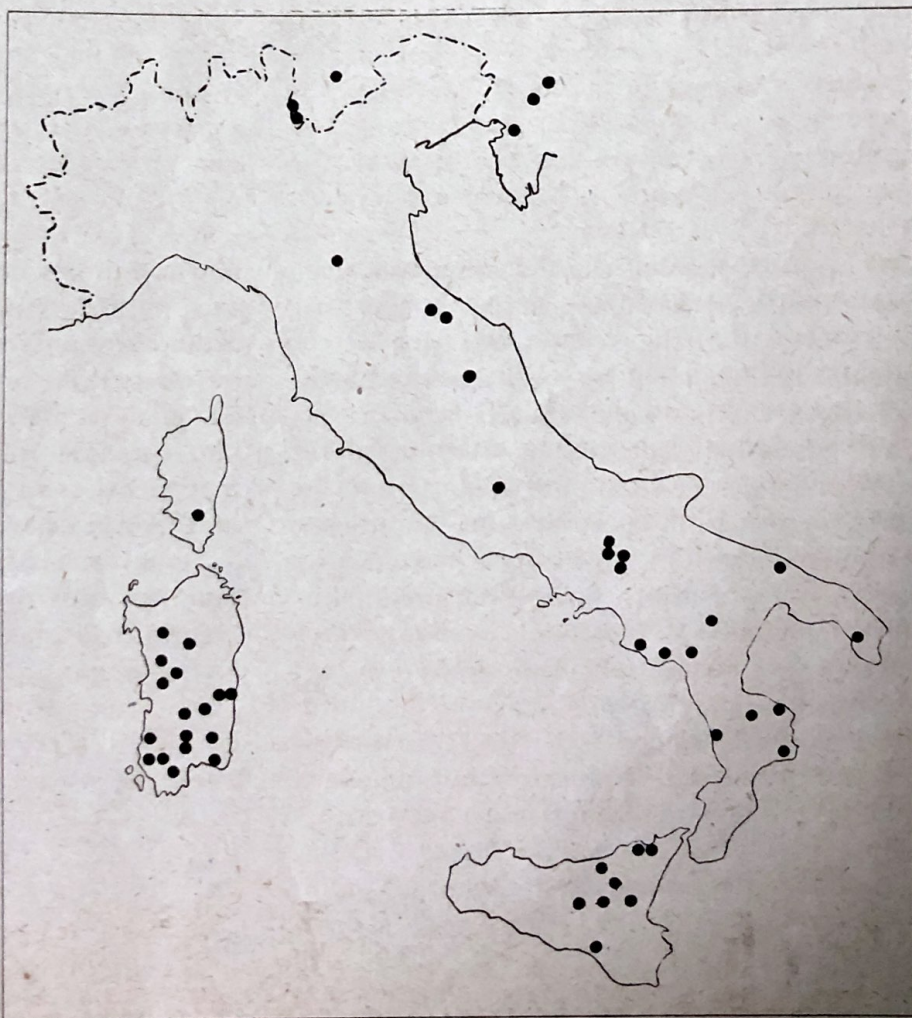
NOMI DI SANTI
NELLA TOPONOMASTICA ITALIANA

La toponomastica — denominazione un po' complicata d'una cosa assai interessante — è lo studio dei nomi di località. Studio minuzioso e paziente, che conduce a risultati assai spesso curiosi e veramente importanti per la storia e per la coltura. Il toponimo, ossia il nome locale, traversa spesso i secoli e le diecine di secoli e i mutamenti politici senz' alterarsi e può così conservare, non meno che un edificio o un'iscrizione, la memoria di altre genti, di costumi dimenticati o di culti scomparsi. Alla storia dei culti giova appunto l' articolo dell' ing. Giovanni Anfossi, che pubblichiamo: è una ricerca diligente, chiara e assai interessante, che può fornir materia agli storici e a chi si occupi della diffusione dei culti locali in Italia.

L'*Indice generale dei nomi*, che integra così felicemente la *Carta d'Italia del T. C. I.* (1), non rappresenta soltanto un mezzo semplice e comodo per rintracciare prontamente qualsiasi località menzionata nella Carta, ma può anche costituire un eccellente istrumento per svariati ordini di ricerche. Per le indagini toponomastiche in particolare esso riesce poi specialmente prezioso perchè ci offre un repertorio ordinato di nomi che è di gran lunga il più ricco e il più corretto che si possegga attualmente in Italia e che si presta assai bene a ricerche di ogni genere, sia di semplice curiosità come d'interesse scientifico più elevato.

Già L. V. Bertarelli in un suo recente scritto (2) aveva fatto notare quante bizzarre e strane coincidenze di nomi possano rilevarsi scorrendo semplicemente i nomi elencati nell' Indice.

Prendendo da tale scritto le mosse, ci proporremo, nelle pagine che seguono, di utilizzare l' Indice per uno scopo alquanto più particolare, cioè per indagare sommariamente la distribuzione geografica dei toponimi derivati da nomi di Santi, od almeno di alcuni tra essi.

Fig. 1 — Distribuzione geografica di alcuni nomi di santi: Santa Barbara.

(1) L'Indice contiene 115.000 nomi geografici con la loro ubicazione nella carta; tutti i nomi italiani con l'accento tonico; 90.000 altimetrie di località. È un grosso volume di 500 pagine, pesa un kg., e, nonostante i prezzi della carta, si vende a L. 3 (L. 3,70 con le spese di spedizione nel Regno; L. 4,35 per l' estero): miracolo possibile soltanto dalla grande cooperativa che si chiama il *Touring Club Italiano!*

(2) Cfr. *Rivista*, gennaio 1917.

Fig. 2 — Distribuzione geografica di alcuni nomi di Santi: *A.* San Floriano. - *B.* San Faustino. - *C.* Sant' Ansano. - *D.* San Claudio. *E.* San Leucio. - *F.* San Fele. - *G.* San Fratello. *H.* Sant'Alfano. - *I.* Santu Lussurgiu.

È questa del resto una questione che merita di attirare l'attenzione del turista intelligente, il quale, percorrendo una determinata regione, sentirà crescere l'interesse per ciò che vede e potrà anche essere in grado di raccogliere notizie non prive di valore.

Alcune ricerche di toponomastica sacra in Italia vennero già compiute una quindicina d'anni or sono dal prof. Grasso in un suo saggio (1) — rimasto purtroppo, credo, l'unico del genere — nel quale venivano prospettate varie questioni importanti e si invocava una maggior collaborazione degli studiosi a queste ricerche. Particolarmente interessanti riescono le due cartine annesse a quel lavoro, rappresentanti la frequenza, assoluta e relativa, nelle varie regioni d'Italia, dei comuni con nome derivato dal culto.

Il Grasso compì il suo studio fondandosi unicamente sui nomi di comune, o tutt'al più sui nomi di frazione di comune che erano i soli di cui si avesse allora un elenco. Attualmente, invece, il materiale offerto dall'Indice del Touring è di gran lunga più copioso. È però da avvertire a questo riguardo che i nomi di località abitate derivati dal culto, e più specialmente quelli derivati da nomi di Santi, sono relativamente meno frequenti in Italia che in certi altri paesi. Da noi, per esempio, su una cifra totale di circa 8300 comuni, poco più di 500 (cioè mediamente 1 su 16) hanno un nome derivato da quello di qualche Santo; mentre la Francia, su un totale di circa 36 mila comuni, ne ha più di 4000 in tali condizioni (cioè 1 su 9).

È del resto un fatto risaputo che i comuni italiani con nomi di Santi hanno in generale assai piccola importanza (2) e non assurgono mai al grado di grandi città, come se ne riscontrano notevoli esempi altrove: in Francia (St. Etienne, St. Denis, San Quintino), in Svizzera (San Gallo), in America (S. Francisco, St. Louis, San Paulo, ecc.).

I toponimi derivati da nomi di Santi — dei quali soli intendiamo qui occuparci — riempiono una quarantina di pagine dell'Indice del T. e sono più di diecimila (3). Non possiamo naturalmente, in queste note non

(1) Cfr. Grasso (G.): *Saggio di Toponomastica Sacra: Sulla frequenza e sulla distribuzione geografica dei Comuni attuali d'Italia con nome derivato dalla religione e dal culto;* « Atti del IV Congresso Geografico Italiano » (Milano 1901); pag. 527.

(2) Il più importante fra tutti, anzi l'unico che abbia veramente una certa importanza, è San Pier d'Arena, quantunque a motivo della sua vicinanza a Genova esso non abbia nessun grado amministrativo speciale. Fra gli altri, anche i rarissimi comuni che sono capiluoghi di circondario (San Remo, Borgo San Donnino, ecc.) hanno un'importanza minore.

(3) Avverto esplicitamente che per principio non si tenne conto di quei toponimi nei quali il nome del Santo accompagna come appellativo un altro toponimo, salvo qualche raro caso di località ben note (come per es. Borgo S. Donnino). Così pure vennero trascurati i nomi rionali che si riscontrano in talune città (p. es. S. Frediano a Firenze), ma che non figurano sulla carta del T.

Fig. 3 — Distribuzione geografica di alcuni nomi di Santi: *A.* Sant' Osvaldo. - *B.* San Fermo. - *C.* San Savino. - *D.* San Cono. *E.* San Gavino.

avanti che uno scopo di semplice curiosità, prenderne in considerazione che alcuni soltanto. Ed a questo proposito sarà opportuno fare subito una distinzione fra i Santi a seconda che essi sono, se così è lecito dire, più o meno noti, cioè che formano oggetto di culto universalmente diffuso, oppure più o meno limitato a certe regioni.

Si vedrà subito che i primi non sono, geograficamente parlando, molto espressivi nel nostro caso, perchè i toponimi da essi derivati si trovano sparsi un po' dovunque per l'Italia. Basti pensare che il nome « Santa Maria » ricorre nell'Indice non meno di 630 volte, « San Pietro » 408 volte, « San Giovanni » 379, « San Martino » 361, ecc. Si riscontra assai spesso, è vero, una diversa frequenza dei toponimi fra le varie regioni (1), e non è sempre facile rendersene ragione, ma, tutto sommato, una tale distribuzione dice assai poco e richiederebbe, se mai, di essere indagata particolarmente.

Invece i toponimi derivanti da nomi di Santi poco noti, o anzi addirittura ignoti alla grande maggioranza del pubblico, presentano in generale una localizzazione regionale nettissima e quanto mai espressiva, come può vedersi dalle cartine che accompagnano il presente scritto e che rappresentano la distribuzione geografica di un certo numero di tali toponimi.

È appena necessario avvertire che tali esempi non hanno alcuna pretesa di formare cosa completa, perchè ad essi molti altri potrebbero aggiungersi. I punti segnati sulle cartine corrispondono ad altrettanti toponimi elencati nell'Indice e indicati sulla Carta del T. Sarebbe certo stato assai più istruttivo poter operare sulla carta al 100.000 dell'Istituto Geografico Militare, o meglio ancora sulle levate di campagna al 25.000 e al 50.000, ma la mancanza di un indice qualsiasi rende tale impresa del tutto ineffettuabile, a meno che si tratti di ricerche approfondite sopra regioni di estensione assai limitata. La carta del T. del resto, oltre che per la comodità dell'Indice, si presenta particolarmente adatta al nostro scopo essendo, in relazione alla propria scala, assai ricca di nomi; nomi che dal canto loro vennero scelti con una certa uniformità di criterio e diedero già luogo ad una prima revisione toponomastica.

(1) Ho voluto tentare, come curiosità, tale ricerca per due Santi ben noti, ma di carattere assai diversi fra di loro: S. Antonio e S. Giorgio. I toponimi derivati da S. Antonio sono particolarmente frequenti in alcune parti dell'Italia Settentrionale, nel Lazio, nell'Abruzzo, nella Campania e in Corsica; scarseggiano invece in Sardegna, in Sicilia, in Calabria, in Toscana, nell'Emilia, nelle Marche e nell'Umbria. Per San Giorgio si ha una maggior frequenza in tutta l'Italia Settentrionale, mentre nel resto la distribuzione è quasi uniforme, con densità alquanto maggiore nella Campania, nelle Puglie, in Sardegna e parte della Sicilia.

È dunque alla Carta del T. che noi intendiamo esclusivamente di riferirci. Ora se andiamo a rintracciare uno per uno sulla carta a che cosa corrispondono i toponimi elencati nell'indice, troveremo che nella grandissima maggioranza dei casi essi sono applicati a cappelle o santuarî, oppure ad abitazioni o gruppi di abitazioni, dei quali quel tale Santo è evidentemente considerato il protettore, od almeno deve esserlo stato in origine. Solo eccezionalmente i toponimi si applicano anche a monti, a valichi, a corsi d'acqua, ecc. La toponomastica appare qui nel modo più ovvio una diretta derivazione del culto.

Si è già fatto osservare che i comuni denominati da Santi sono relativamente scarsi e generalmente poco importanti. A maggior ragione dunque avranno ancor minore importanza quei numerosissimi centrî abitati che non assurgono neppure a dignità di comune e che spesso consistono soltanto in gruppi di poche case, od anche si riducono ad un solo edifizio ad uso di masseria, fattoria, ecc.

I nomi di Santi che più frequentemente ricorrono nella toponomastica, come del resto venne già rilevato da altri, sono di preferenza quelli di Santi o Martiri dei primi secoli del Cristianesimo. Fra questi, quelli meno generalmente noti hanno quasi sempre una distribuzione geografica sopra una area più o meno estesa, ma molto ben nettamente delimitata. Assai rari sono i casi sporadici, che possono riscontrarsi anche a notevole distanza, e dei quali senza indagini speciali non è possibile rendersi ragione.

Per ognuno di questi gruppi di toponimi riesce quasi sempre facile, consultando anche superficialmente un martirologio, di determinare qual'è il Santo locale al cui culto essi sono presumibilmente da attribuire, e fra poco avremo occasione di citare molti esempi di questo genere. Questi richiami basteranno qui pel nostro scopo, perchè quando si volesse ricercare con precisione le ragioni della maggiore o minore frequenza od estensione di un determinato toponimo occorrerebbero indagini agiografiche e storiche approfondite, che io non ebbi modo di fare, e che del resto esorbiterebbero troppo dai limiti e dall'indole del presente scritto.

Fig. 4 — Distribuzione geografica di alcuni nomi di Santi: *A.* San Gallo. - *B.* San Donnino. - *C.* San Basilio.

Basti perciò ricordare come la diffusione dei toponimi derivati da nomi di Santi non sia affatto, in generale, proporzionata all'importanza del posto che detti Santi occupano nella liturgia cattolica, ma piuttosto alla funzione storica esercitata dal convento, dall'abbazia, dalla città, dalla provincia di cui quel tale Santo era il protettore. Sotto questo punto di vista i toponimi possono acquistare il valore di un vero documento

storico, che può fornire indizi preziosi e comparabili in tutto a quelli che possono ricavarsi per esempio da una moneta o da un frammento di iscrizione.

Passiamo ora senz'altro a dare un'occhiata alle cartine qui annesse.

Eccone anzitutto una (fig. 1) rappresentante la distribuzione geografica dei toponimi derivati da *Santa Barbara* (1). È questo un esempio che può considerarsi come qualche cosa di mezzo fra i due gruppi di Santi dei quali si fece precedentemente cenno, cioè dei Santi universalmente noti e di quelli che formano oggetto di culto più localizzato. Si osserverà subito come i toponimi manchino completamente in tutta la parte nord-ovest d'Italia: Piemonte, Lombardia, Liguria, Toscana; mentre pel rimanente essi sono assai irregolarmente distribuiti, però con maggiore frequenza nel Mezzogiorno e nelle isole. In Sardegna in particolar modo essi sono frequentissimi e ricorrono ben 17 volte. A questa circostanza non deve certo essere estranea l'esistenza delle numerose miniere, pei lavori delle quali Santa Barbara è la naturale protettrice. Notevole anche il fatto che fra la cinquantina di toponimi che si riscontrano, nemmeno uno si riferisce ad un gruppo di abitati che sia sede di comune.

In prossimità dell'antico confine nord orientale si trovano abbastanza spesso dei toponimi derivati da nomi di Santi che non s'incontrano in nessun'altra parte d'Italia e che rappresentano evidenti infiltrazioni dall'esterno. Due esempi assai espressivi di questo genere sono *S. Floriano* (2) e *Sant'Osvaldo* (3), toponimi comunissimi in varie parti dell'Austria e che sulla nostra carta ricorrono con notevole frequenza, specialmente il primo, nel Trentino, nel Friuli, nella Venezia Giulia, coprendo aree di diffusione che, nei limiti della carta stessa, si sovrappongono (figg. 2 e 3).

Un altro esempio di toponimo importato dal dilà delle Alpi è *San Gallo* (4), che si riscontra 6 volte nella regione delle Alpi Centrali, nel Veneto e nell'Istria (fig. 4). Fra queste, v'è anche un comune in V. Brembana.

Invece di importazione probabilmente bizantina è un interessante gruppetto di 4 toponimi denominati da *San Mamante* (5) che si trovano alle falde dell'Appennino romagnolo presso Faenza e Forlì (fig. 5).

(1) Santa Barbara, vergine, subì il martirio a Nicomedia sotto l'imperatore Massimino.

(2) Da S. Floriano, di Lorch (Austria Superiore), martire nella provincia Norica sotto Diocleziano. Il toponimo ricorre molto frequentemente anche in Baviera. Il Santo è considerato come protettore contro il fuoco e gli incendi.

(3) Probabilmente da S. Osvaldo, re d'Inghilterra.

(4) Probabilmente da S. Gallo, abate in Germania.

(5) Da S. Mamante, martire a Cesarea in Cappadocia sotto Aureliano. Lo stesso toponimo si riscontra altre due volte nel Veneto, fra Treviso e Belluno.

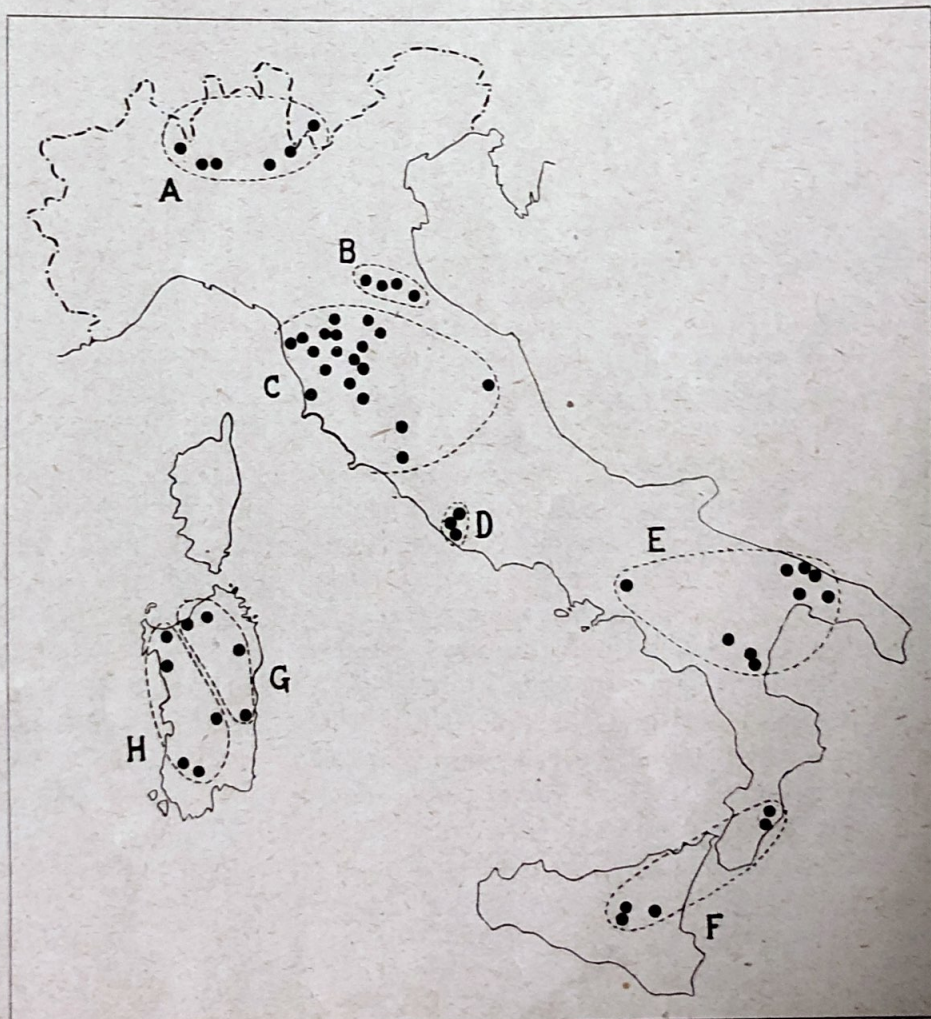



Fig. 5 — Distribuzione geografica di alcuni nomi di Santi: *A.* Sant'Alessandro. - *B.* San Mamante. - *C.* San Giusto. - *D.* Santa Procula. *E.* Sant'Oronzo. - *F.* San Todaro. - *G.* San Bacchisio. - *H.* San Miale.

Fig. 6 — DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DI ALCUNI NOMI DI SANTI:
A. SAN CHIAFFREDO. - *B.* SAN GENESIO. - *C.* SAN VIGILIO. - *D.* SAN CRESCI.
E. SAN FREDIANO. - *F.* SANT' EGIDIO. - *G.* SAN CATALDO.
H. SANT' EFISIO. - *I.* SAN QUILICO.

Nella regione attorno al lago di Garda, intesa in senso lato, due Santi localmente ben noti — *San Vigilio* (1) e *San Zeno* o *Zenone* (2) — hanno dato luogo a numerosissimi toponimi formanti due aggruppamenti assai fitti, che in parte si ricoprono. Le figure 6 e 7 mostrano le rispettive aree di diffusione. È da notare che da San Zeno sono denominati ben cinque comuni, mentre uno solo trae il nome da San Vigilio.

Nelle regioni attigue alle precedenti si riscontrano altri toponimi con localizzazione ben determinata: *San Fermo* (3) nel Comasco, Bresciano e Mantovano (fig. 3), *S. Prospero* (4) che forma un gruppo assai fitto nell'Emilia (fig. 7), *S. Alessandro* nell'alta Lombardia (fig. 5), *San Genesio* nella media Val Padana (fig. 6). Tralasciamo naturalmente di far cenno di qualche raro toponimo sporadico che si trova anche a notevole distanza fuori dei gruppi. Uno degli aggruppamenti più numerosi e caratteristici si trova in Piemonte ed è quello derivato da *San Grato*, che comprende ben 27 toponimi, in massima parte sparsi sulle alture che fronteggiano tutto all'intorno l'alta pianura piemontese, dal Monferrato al Canavese. Ve ne sono però anche nella regione alpina, fra cui un « lago di San Grato » nell'alta Valsavaranche (fig. 7).

Un altro toponimo schiettamente piemontese è quello di *S. Chiaffredo*, di cui s'incontra un gruppetto nei dintorni di Saluzzo (fig. 6).

La Liguria ci offre pochi esempi del genere che andiamo cercando. Il più interessante è forse *San Fruttuoso*, che è speciale ad essa e che si incontra un paio di volte (un sobborgo di Genova ed un piccolissimo villaggio sulla costa del promontorio di Portofino).

Invece la Toscana è assai ricca di toponimi, derivati da Santi, particolari alla regione. Il gruppo più fitto ed importante, che copre anche parte delle regioni limitrofe, è quello di *San Giusto* (5) con 19 toponimi (fig. 5), ma occorre anche menzionare: *Sant'Ansano* (6) con sei toponimi, particolarmente nel Senese (fig. 2); *San Regolo* (7) con quattro toponimi (fig. 7); *San Frediano* (8) con tre, presso Pisa e nella regione maremmana (fig. 6); *Santa Luce* pure con

(1) Da S. Vigilio, vescovo di Trento.

(2) Da S. Zeno, vescovo di Verona, martire sotto Gallieno.

(3) Da S. Fermo, martire a Verona sotto Massimiano.

(4) Da S. Prospero, vescovo di Reggio.

(5) I santi di questo nome sono parecchi e non riesce semplice stabilire a quale di essi precisamente i toponimi si riferiscono. Lo stesso accade del resto anche in varî altri casi.

(6) Da S. Ansano, martire a Siena sotto Diocleziano.

(7) Da S. Regolo, martire a Populonia sotto Totila.

(8) Da S. Frediano, vescovo di Lucca.

tre, fra cui un comune, nella Maremma; *San Cresci* (fig. 6), ancora con tre, nei dintorni di Firenze (ma trattasi poi proprio di Santi?).

San Faustino ha dato il nome a due gruppi di toponimi: l'uno, il più numeroso, situato nel centro della pianura padana fra il lago di Garda e Modena, l'altro nell'Umbria (fig. 2). Il fatto, abbastanza singolare, ripete la sua origine da ciò che i due gruppi sembrano riferirsi a due Santi distinti (1).

Un altro aggruppamento interessante ed assai numeroso (18 toponimi) è quello derivato da *S. Donnino* (2), che occupa parte dell'Emilia, delle Marche e della Toscana (fig. 4). Nelle Marche poi e nelle regioni limitrofe, particolarmente nell'Umbria, troviamo varî altri toponimi derivati da Santi locali: *San Claudio* con un gruppetto di 4 toponimi esclusivamente nelle Marche (fig. 2); *San Fortunato* (3) con 9 toponimi nelle Marche e in parte dell'Umbria (fig. 7); *San Savino* (4) con 14 toponimi molto sparsi, dall'Emilia all'Umbria (fig. 3); *Sant'Egidio* con un numeroso gruppo di 26 toponimi, particolarmente fitti nella regione umbro-marchigiana, ma stendentesi del resto dall'Emilia fino al Gargano e a Napoli (fig. 6). Fra essi vi sono due comuni.

Fig. 7 — DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DI ALCUNI NOMI DI SANTI:
A. SAN GRATO. - *B.* SAN ZENO. - *C.* SANTA FOSCA. - *D.* SAN PROSPERO.
E. SAN REGOLO. - *F.* SAN FORTUNATO. - *G.* SANT'EUSANIO. - *H.* SAN GENNARO.
I. SANTA CANDIDA. - *L.* SANTA VENERA. - *M.* SAN CALOGERO.
N. SANT'ANTIOCO.

Sant'Eusanio è particolare all'Abruzzo e forma un gruppetto di 3 toponimi, fra cui due comuni (fig. 7). *San Leucio* (5) non si trova che nella Campania e nell'Abruzzo (fig. 2): fra i 7 toponimi da lui denominati troviamo anche qui due comuni. *Santa Procula* non si riscontra che nella Campagna Romana (fig. 5).

San Gennaro (6), malgrado la grandissima venerazione onde è circondato, non dà luogo che ad un gruppo d'una dozzina di toponimi molto sparsi (fig. 7) e comprendenti un solo comune. È questo uno dei migliori esempi che si potrebbero citare a prova del fatto, già accennato, che non sempre la frequenza e la diffusione dei toponimi derivati da un dato Santo sono in rapporto con l'intensità del culto di cui il Santo stesso è l'oggetto.

Altri toponimi con distribuzione strettamente locale sono: *Santa Candida*, esclusiva della regione pugliese (fig. 7); *Sant'Oronzo* nelle Puglie ed in Basilicata (fig. 5); *San*

(1) S. Faustino, martire a Brescia sotto Adriano, e S. Faustino, martire a Perugia sotto Decio.

(2) Da S. Donnino, martire sotto Massimiano, presso l'attuale Borgo S. Donnino che da lui prese il nome.

(3) Probabilmente da S. Fortunato, vescovo di Todi.

(4) Probabilmente da S. Savino, vescovo di Spoleto e martire sotto Massimiano.

(5) Probabilmente da S. Leucio, vescovo di Brindisi.

(6) Da S. Gennaro, vescovo di Benevento e martire a Pozzuoli sotto Diocleziano nel 305.

Fele o *Fili* con 8 toponimi, fra cui 2 comuni, in Basilicata ed in Calabria (fig. 2).

Invece *San Cataldo* (1) si trova sparso in quasi tutta l'Italia Meridionale ed ha anche un gruppetto di 4 toponimi, fra cui un comune, in Sicilia (fig. 6). Un'estensione ancor maggiore è occupata da *San Basilio* (o *Basile*), che manca affatto nell'Italia Settentrionale, ma si incontra ben 26 volte nella Meridionale e nelle isole, soprattutto in Sardegna (fig. 4).

La Sicilia ci offre parecchi esempi di toponimi che le sono particolari, o che tutt'al più si estendono in parte alla vicina Calabria. Citiamo: *San Calogero* (2) che si trova 10 volte in Sicilia, una in Calabria ed una nell'isola Lipari (fig. 7); *Santa Venera* (fig. 7), *San Todaro* (fig. 5) e *San Cono* (fig. 3), che abbracciano tutti e tre una parte più o meno considerevole della Sicilia orientale ed un pezzetto di Calabria; infine *San Fratello* e *Sant'Alfano* che sono particolari alla Sicilia e dànno luogo a due gruppetti nella parte orientale dell'isola (fig. 2).

Ma il maggior numero di toponimi strettamente regionali ce lo presenta la Sardegna, che anche in ciò conserva il suo spiccato carattere di insularità. È noto del resto come i Sardi, fra gli abitanti delle varie regioni d'Italia, siano forse quelli di cui più facilmente si può indovinare il luogo d'origine al solo sentirne pronunciare il nome di battesimo. Alcuni dei toponimi di cui si fa cenno sono assolutamente esclusivi della Sardegna, mentre altri essa ha in comune colla Corsica. Sono fra questi ultimi *San Gavino* (1) che s'incontra 7 volte in Sardegna (fra cui un grosso comune) e 5 in Corsica (fra cui tre comuni) (fig. 3); *Santu Lussurgio* — o *Lussurgeddu*, o *Lussurgio*, che si suppone anche essere una cosa sola con *San Lussorio* (2) — che si trova ben 15 volte in Sardegna (fra cui un grosso comune) ed una sola in Corsica (fig. 2); *Santa Manza*, che è particolare all'estremità settentrionale della Sardegna ed a quella meridionale della Corsica, particolarmente attorno al golfo omonimo.

Sono al contrario toponimi esclusivamente sardi: *Sant'Antioco* (3) che diede fra l'altro il nome all'isola omonima ed all'importante centro che vi si trova (fig. 7); *Sant'Efisio* (4); (fig. 6); *San Miale* o *Miali* (fig. 5) e *San Bacchisio* (fig. 5).

Del tutto particolare alla Corsica è invece *San Quilico* (fig. 6).

Arresteremo qui questa rassegna, già troppo lunga per la pazienza del lettore, ma che potrebbe venir facilmente ampliata.

È da augurarsi che gli argomenti fin qui appena sfiorati possano attirare la curiosità e l'attività di qualche ricercatore, il quale voglia iniziare ed approfondire queste indagini toponomastiche colla necessaria dottrina e la debita ampiezza di documentazione. I risultati che se ne otterrebbero compenserebbero certo largamente le fatiche della ricerca.

Ing. G. ANFOSSI.

(1) Da S. Cataldo, vescovo di Taranto.
(2) Da S. Calogero, eremita in Sicilia, noto specialmente per liberare gli energumeni.

(1) Da San Gavino, martire a Porto Torres.
(2) Da San Lussorio, martire in Sardegna sotto Diocleziano.
(3) Da Sant'Antioco, martire sotto Adriano nell'isola che da lui prese il nome.
(4) Da Sant'Efisio, martire a Cagliari sotto Diocleziano.

PROGRESSO O STASI?

Nel 1836 il *Times* pubblicava una « *Guida della buona condotta negli omnibus* », nella quale si leggono questi avvertimenti:

« Tenete i piedi giù dai sedili.

« Non vi mettete in un cantuccio riparato dopo d'aver aperto uno sportello dietro il collo del vostro vicino.

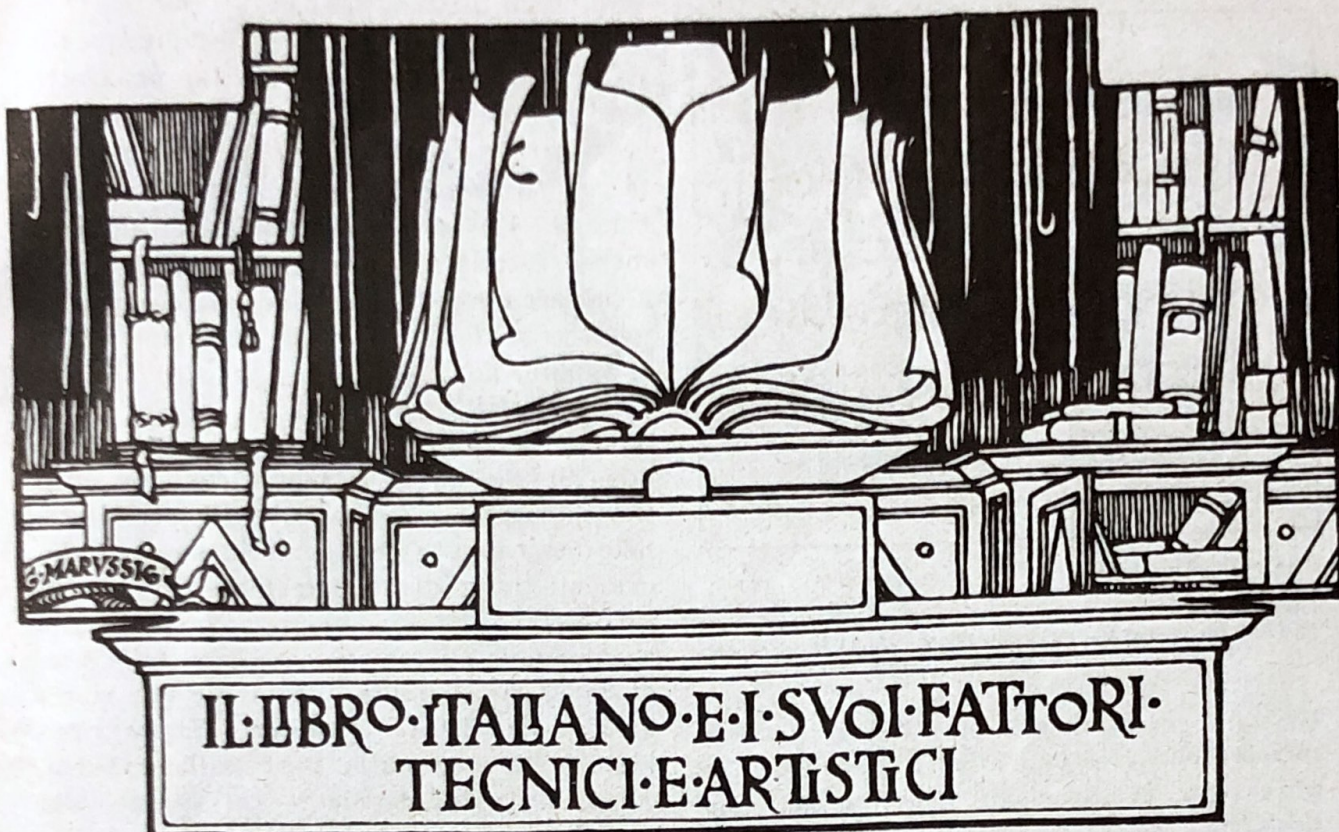
« Non sputate per terra; non siete in un porcile, ma in un omnibus: viaggiante in un paese che si vanta di essere raffinato.

« Riserbate le liti e le dispute per l'aperta campagna.

« Comportatevi rispettosamente verso le donne.

« Non fate arrossire una fanciulla senza protezione, poichè ella non può sfuggire alla vostra brutalità.

« Astenetevi dall'assumere un contegno altezzoso; pensate che viaggiate per il valore di sei *pence*, mentre, se lo faceste in carrozza, vi costerebbe molto di più; se il vostro spirito si eleva sopra le plebee comodità, la vostra borsa deve procurarvi mezzi più aristocratici ».

Non vi sembrano scritti oggi? Se il progresso nell'educazione potesse gareggiare con quello della tecnica, quale aspetto avrebbe il mondo!

LE VIE D'ITALIA hanno già pubblicato sui numeri di aprile e di maggio due eccellenti articoli su questo argomento: il complesso problema del Libro italiano è stato trattato con mano maestra da uno dei più intellettuali nostri tipografi: Raffaello Bertieri. Il primo articolo prospetta specialmente la crisi estetica che travaglia il Libro italiano; il secondo esamina l'organizzazione industriale nostra mettendo in evidenza le nostre deficienze soprattutto dal lato della produzione delle macchine. Senza dubbio i lettori saranno grati all'Autore per la sua sincerità che dovrebbe essere traccia luminosa ad industriali intelligenti sulla via dell'emancipazione dalla produzione germanica.

III.

NELL'ARTICOLO precedente abbiamo fatto cenno per sommi capi ai principali fattori tecnici del Libro in Italia esaminandone lo stato attuale e accennando quali, secondo noi, dovrebbero essere le provvidenze da prendersi per un miglior contributo di essi al maggior sviluppo dell'arte grafica in Italia.

Questa volta passeremo in esame altri fattori del Libro — quelli artistici — e inizieremo subito la disamina del più importante fra essi: *i caratteri*.

Nessun prodotto ha un'influenza così visibile e così decisiva dal lato artistico, quanto i tipi, la bellezza dei quali è stata in ogni epoca il principal pregio d'ogni edizione; ai caratteri vediamo infatti sempre date le maggiori cure da tutti i nostri Maestri: dai primi artisti del Quattrocento ai più recenti come il Baskerville, il Fournier, il Bodoni, sino a quelli a noi più vicini, come il Morris ed il Goudy, che nell'America del Nord esercita adesso la efficace sua azione di studente ed elegante creatore di alfabeti.

Il Libro italiano
e i suoi fattori tecnici ed
artistici

UN CARATTERISTICO ESEMPIO DI ALTERAZIONE DELL'ALFABETO DOVUTO AD UNA FONDERIA DI BERLINO. LETTERE ASSOLUTAMENTE ROTONDE ACCANTO AD ALTRE COSTRETTE IN UNO SPAZIO TROPPO LIMITATO; PENDENZE NON UNIFORMI; TAGLI FUOR DI CENTRO!!

Tra i fattori tecnici ed artistici del Libro niun altro ha subìto in Italia le alternative che distinguono la fonderia dei caratteri. Fin dal sorgere della tipografia il nostro paese ebbe la fortuna di vedere artisti genialissimi dedicarsi all'arte dell'intaglio dei tipi. Non io ripe-

Il Libro italiano e
i suoi fattori tec=
nici ed artistici in
rapporto allo svi=
luppo futuro del=
le Arti del Libro

UNA RECENTE "CREAZIONE„ DELLA FONDERIA TEDESCA. FRA LE TANTE DEFORMAZIONI DELL'ALFABETO REGALATECI DALLA GERMANIA, QUESTA È UNA DELLE PIÙ CARATTERISTICHE. DA NOTARSI CERTI RAGGRUPPAMENTI DI ASTE DOVUTI AL TAGLIO ANORMALE DI VARIE LETTERE.

terò qui i nomi già noti dei primissimi incisori che crearono alfabeti deliziosi, che pure oggi ci carezzano l'occhio, ma non posso non ricordare (come prova della suggestione invincibile prodotta dalla stampa sulle migliori menti dell'epoca) il Cennini, il quale, con meraviglioso intuito, sol dallo esame di alcuni libri stampati, comprendeva il meccanismo della stampa e personalmente si dava, in Firenze, alla incisione di caratteri e li imprimeva dopo nel modo che oramai tutti conosciamo. Senonchè, dopo il periodo d'oro della tipografia italiana, si ebbe, pur troppo, un vero e proprio abbandono nella produzione dei tipi, i quali vediamo perdere successivamente ogni valore d'arte.

Nel Seicento e ne' primi anni del Settecento esistevano nella penisola alcune fonderie di poco merito, della maggior parte delle quali non conosciamo nemmeno il nome. Le sole degne di esser ricordate sono la Vaticana, quella degli Alessandri di Firenze, l'Ambrosiana e la Patavina; ma anche queste producevano con matrici acquistate fuori d'Italia; chè da noi era quasi del tutto scomparsa l'arte dell'intaglio delle matrici, mentre si andava invece notevolmente sviluppando nell'Olanda, nel Belgio, in Francia.

Sul finire del Settecento avemmo Bodoni, il quale partendo dai caratteri del Fournier riuscì, con meravigliosa potenza d'arte, a creare un tipo tutto proprio che sembrò destinato fin dal suo sorgere a rinnovare la fonderia e la tipografia italiana. In realtà, però, l'influenza dell'arte bodoniana fu assai limitata e, pur vivente il Bodoni, quando la sua officina di Parma era in piena attività, si vendevano in Italia caratteri francesi. Tuttavia il Bodoni ed anche, per quanto con minor rinomanza, ma con altrettanta efficacia, l'Amoretti, di San Pancrazio Parmense, esercitarono una influenza che valse a rialzare un po' le sorti assai depresse della fonderia e della tipografia italiana.

Eppure, non ostante ciò, per tutta la prima metà dell'Ottocento la fonderia tipografica non fa grandi progressi e non vediamo, dopo il Bodoni e l'Amoretti, alcun altro intagliatore di matrici degno d'esser citato. Solo dopo questo periodo troviamo in Italia evidenti tracce di un notevole sviluppo nell'industria della fonderia, ma nessun sintomo di un miglioramento artistico nella produzione, che si limita alla più servile riproduzione di alfabeti stranieri. Erano cambiate le fonti e nulla più: dalla Francia, dal Belgio, dall'Olanda si era passati alla copia dei caratteri tedeschi, e questa deplorevolissima consuetudine si mantenne e si mantiene pur troppo anche oggi.

È doveroso riconoscere però che la nostra fonderia dei caratteri ha fatto grandissimi progressi tecnici. Oggi la produzione italiana ha superato senza alcun dubbio quella francese e l'inglese e può stare alla pari con l'americana e la germanica; *quello che manca adesso a quest'industria è la indipen-*

MILANO MCMXI
⁂
Il Libro italiano
e i suoi fattori tecnici
ed artistici

ECCO UN CARATTERE DI PALESE ORIGINE LATINA RIMANEGGIATO DA UN FONDITORE TEDESCO. LA MANO DEFORMATRICE CI SI RIVELA IN MOLTI PARTICOLARI: LA LINEA È ESTREMAMENTE RIGIDA E LE ASTE TUTTE SONO ALTERATE; ALCUNE LETTERE SONO POI ADDIRITTURA RESE POCO SIMPATICHE DALLA MANIA DEFORMATRICE; VEDANSI FRA LE ALTRE L'*a*, LA *c*, LA *f*.

denza artistica. Noi produciamo bene, innegabilmente; non v'ha tipografo che in buona fede possa oggi sostenere di preferire, per ispeciali requisiti tecnici, la produzione straniera alla nostra, ma pur troppo la preferenza è data — e non sempre a torto — per la originalità del prodotto. Per l'originalità, dico, non per il maggior valore artistico. Il guaio si è però, che, se la produzione straniera vale artisticamente poco, la nostra non ha malauguratamente valore di sorta. Da tempo immemorabile le fonderie italiane (oggi tutte scomparse e riunite in una forte società anonima, in un « trust », per dirla all'americana), non fanno che copiare prodotti stranieri. Si è migliorato solo in questo: che dalla riproduzione clandestina, non onorevole e mal riuscita, si è passati alla riproduzione permessa, all'acquisto del diritto di riproduzione di alfabeti comperati nell'America del Nord, in Germania od altrove; ma è sempre una copia.

E ciò è tanto più deplorevole in quanto la fonderia italiana vende con successo fuori d'Italia, in Francia, in Inghilterra, nel Belgio, nella Svizzera, in Ispagna, nell'America del Sud, e, persino, in questi ultimi

I caratteri bodoniani si distinguono per la loro chiarezza ed eleganza; hanno un taglio particolare che non ha nessun riscontro con altri alfabeti; l'equilibrio fra la parte grossa e quella sottile è in ogni lettera raggiunto in modo mirabile. Bodoni formò degli alfabeti meravigliosi per la loro quadratura; le lettere sono tutte

CARATTERI BODONIANI (VALE A DIRE ASSOLUTAMENTE ITALIANI) RIPRODOTTI DA UNA FONDERIA NORD-AMERICANA. IN ITALIA SI ACQUISTÒ IL DIRITTO DI RIPRODUZIONE. L'ITALIA CHE COMPERA LE COSE SUE!!

l of its clients a number of beautiful
'faces as well as a wealth of decorative
:h appropriate selection may be made

:s, when arranged by the Typographic
le for hand-made or special editions of
volumes, booklets, or dainty brochures,

hich this advertisement is set is the
ce, especially designed after the best
the Italian scribes previous to the in-
:ing into Italy. This series possesses
s which appeal strongly to connoisseurs

UNA RECENTE RIESUMAZIONE DI UN ALFABETO ITALIANO DOVUTA ALL'AMERICA DEL NORD. IL CARATTERE CHE RIPRODUCIAMO È TOLTO QUASI FEDELMENTE DA MANOSCRITTI DELLA FINE DEL QUATTROCENTO, ESISTENTI NELLA LAURENZIANA DI FIRENZE. È STATO RIESUMATO DALLA "UNIVERSITY PRESS" DI CAMBRIDGE. E NOI RICOPIAMO GLI ALFABETI ESTERI!

tempi, nell'America del Nord. La vastità del mercato meriterebbe quindi un maggior amore all'arte per parte dei fonditori di caratteri; ma v'ha ragione di dubitare che, se in Italia non sorgeranno presto altre aziende del genere, risollevando lo spirito di concorrenza, scomparso oramai per opera del « trust » di cui feci parola, le condizioni artistiche della fonderia tipografica italiana rimarranno quello che oggi sono, a tutto vantaggio della produzione straniera.

La quale produzione straniera ha un'innegabile superiorità sulla nostra; quella cioè di essere arricchita con una certa frequenza di nuovi tipi, discutibilissimi fin che si vuole, di un gusto che non risponde al nostro gusto, siamo d'accordo, ma tuttavia troppo suggestivi sulla massa dei tipografi italiani e sul pubblico per poterne impedire la diffusione. Ora, di contro a questa continua produzione di cose nuove, lo stato di monotonia in cui si svolge il lavoro della fonderia italiana appare quasi incredibile. Credo di non essere lontano dal vero affermando che nell'ultimo ventennio gli alfabeti originali, o desunti da forme passate, ad ogni modo però intagliati in Italia, non arrivano a quattro o cinque; le altre rare novità messe sul mercato furono riproduzioni clandestine od autorizzate di tipi stranieri. Tanta è la nostra povertà, che è superiore a noi persino la fonderia

francese, la quale pure non ha gran che da gloriarsi. Per lo meno però vi furono in questi ultimi anni alcuni animosi fonditori francesi che affrontarono il mercato internazionale con nuovi tipi pensati, disegnati, incisi e fusi in Francia, e questo — diciamolo pure francamente — senza che nessuna fonderia francese possa vantare titoli di superiorità tecnica in confronto al nostro prodotto, e senza che alcuna di esse abbia un mercato così vasto quale è quello su cui esercita la sua funzione la fonderia italiana.

Ora immaginate questa desolante monotonia del prodotto nazionale, messa in lotta con la sbalorditiva ricchezza di novità della fonderia germanica, che si infiltra ovunque col solito sistema del facile credito e della più petulante pubblicità, e comprenderete la ragione di certi deviamenti estetici, che tutti abbiamo rilevati e che deploriamo nella produzione tipografica nostra.

Nei colloqui da me avuti a varie riprese con le persone che dirigono l'ormai unica nostra fonderia di caratteri, ho sentito ripetere, e non posso disconoscere la esattezza dell'affermazione, che la principale causa del poco sviluppo dato alle novità dipendeva dalla mancanza assoluta di artisti disegnatori specializzati nello studio dei caratteri e dalla impressionante deficienza di artisti incisori. L'affermazione, ripeto, risponde pur troppo al vero, ma ad ogni modo non ritengo si possa rimediare a tale stato di cose sino a che l'industria sia in mano di un «trust», il quale potrà essere animato — non abbiamo elementi per dubitare — dal più sincero amore per la bellezza, ma, trovandosi al riparo da ogni concorrenza paesana, non è spronato a fare se non quando veda un beneficio sicuro e per quanto possibile immediato. Pur troppo, così stando e mantenendosi le cose, chi ne trarrà un beneficio sarà sempre l'industria straniera, la quale continuerà a trovare facile ed ottimo mercato in Italia. Se anche — e non dovrà essere altrimenti — non sarà più la fonderia germanica che influenzerà con i suoi tipi irrigiditi o scontorti l'arte nostra tipografica, non dobbiamo lusingarci che altri possa preoccuparsi troppo di far rinascere quanto di bello e di buono ha il passato dell'arte italiana; e, del resto, qualunque sia il paese, i suoi prodotti avran sempre la impronta della origine, mai le caratteristiche dell'arte nostra. Vero è che abbiamo veduti i tipi bodoniani riesumati, con nobile fedeltà, da una fonderia americana; ed è vero altresì che sono alfabeti italiani quelli che servon di studio ed inspirano valenti artefici stranieri che si son dati alla formazione di caratteri tipografici; ma il più delle volte la riesumazione non è immune da variazioni della forma originale, ed il nuovo disegno ci rivela, non ostante la diligenza dell'artista, che la bellezza nostra non fu sufficientemente assimilata.

L'ideale religioso non trovasi contenuto in un solo libro, ma in tutti i libri che hanno sostenuto, che hanno consolato l'umanità nelle tristi asperità del suo cammino verso l'ideale. ¶ Nello stesso modo che il lavoro dell'oriente non si è potuto perdere, nè perdersi il lavoro della Grecia e dei suoi filosofi, il lavoro di Roma e dei suoi giureconsulti, così anche il lavoro delle diverse chiese, servirà per rischiarare, per illuminare la coscienza umana. ¶ Dalle vette dell'Himalaya cui inalzano le loro braccia supplichevoli i padri degli Dei primitivi: dall'alture del Sinai, donde ancora si mostra

RIPRODUZIONE DI UN NOSTRO ALFABETO TIPOGRAFICO DEL QUATTROCENTO FATTA DALL' "AUGUSTA,, DI TORINO. TUTTA LA MORBIDEZZA DEL CARATTERE È STATA MANTENUTA E LE PAGINE COMPOSTE CON QUESTO TIPO RISULTANO OMOGENEE E DI UNA PARTICOLARE UNIFORMITÀ DI TONO.

Per quanti conoscono quale precipua importanza abbiano i caratteri nell'aspetto del Libro, un consimile stato di cose non può se non destare apprensioni per il futuro e far sorgere il desiderio vivissimo che a tanto male ed a così evidente pericolo si ponga rimedio. Non dobbiamo perciò limitarci alla semplice constatazione del male, ma studiare anche quale possa esserne l'efficace rimedio. Ora, nel caso in questione, i mezzi che possono riuscire a risollevar l'arte nostra a più dignitosa espressione paesana sono due: provocare il sorgere di nuove fonderie tipografiche, e quindi della concorrenza, e insistere perchè nell'insegnamento pro-

fessionale sia dato il posto che merita allo studio della stampa in quanto sia concezione di pagina e bellezza di tipi. Insegnamento e materia questa da non limitarsi alle sole scuole tipografiche, ma sibbene da estendersi a tutte le scuole di disegno e di arte, in modo da creare schiere ben addestrate e colte di disegnatori che possano, se richiesti, o per spontanea iniziativa, dare alla formazione degli alfabeti il loro amore e il loro studio. E di pari passo, sviluppare, sempre nelle scuole professionali, l'arte dell' incisore, introducendo per questo ramo l'esercizio pratico su le moderne macchine per incidere, le quali possono, è vero, distruggere quel vago senso di poesia destato in tutti noi dall'artefice che dà al lavoro l'opera sua veramente personale, ma rendono tuttavia segnalati servigi all' industria di cui stiamo studiando le condizioni.

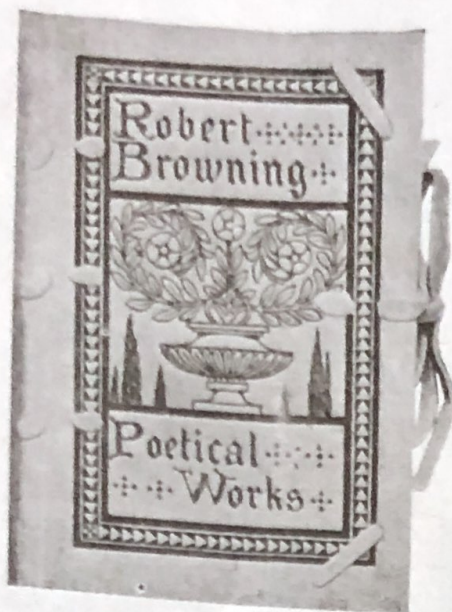
Del resto questi ultimi desideri nostri, di avviare cioè le scuole professionali verso un insegnamento più pratico e più rispondente alle necessità vere dell'arte tipografica, costituiscono quanto di meglio oggi è possibile consigliare a pro' dell' estetica del prodotto stampato e sopra a tutto del libro.

LEGATURA FIORENTINA MODERNA DIPINTA SU PERGAMENA.

Nell'insegnamento professionale sta l'avvenire di tutte le arti applicate, sviluppate o da sviluppare nel nostro paese, e dall'insegnamento professionale la tipografia attende la formazione di altri fattori artistici indispensabili alla sua maggior bellezza.

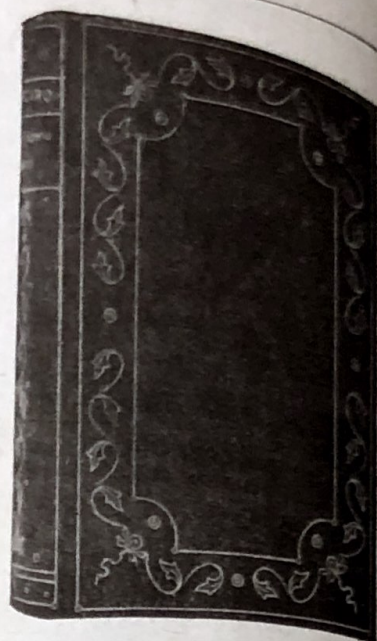
L'arte della sgorbia e del bulino, riserbata oramai ad una cerchia troppo limitata di artefici, o caduta in mano di più che pedestri operai, deve risorgere a vita più attiva e più gloriosa; non altrettanto fortunata forse come nel passato, ma sempre tale da essere efficace compimento al nostro lavoro tipografico. Il progresso ha messo, sì, a disposizione dellla stampa un meraviglioso mezzo di documentazione figurativa con i vari processi fotomeccanici, ma non si può, anche volendo, e nonostante la maggior buona volontà, accordare al contributo che questi procedimenti ci dànno, altro valore se non quello industriale. Noi riconosciamo, sì, che, date le condizioni particolari nelle quali spesso il Libro deve oggi formarsi, i nuovi procedimenti arrecano un potente aiuto alla tipografia, ma sarebbe d'altra parte assurdo negare l'impoverimento artistico originato, e per il Libro e per la stampa in genere, dal diffondersi di questa forma ultra industriale di riproduzione. Essa ha reso possibile, è vero, la pubblicazione di volumi e giornali copiosamente e celeremente illustrati, ma se ci chiedessimo, obbligandoci ad una risposta sincera, se realmente il Libro se ne sia avvantaggiato, la deduzione sarebbe amara, se non amarissima, chè dovremmo riconoscere aver in troppi casi la figura sostituito la idea e, per giunta, malamente sostituita.

È giusto ad ogni modo riconoscere che, fra le varie industrie attinenti alla tipografia, quella dei processi fotomeccanici è una delle meglio organizzate in Italia, sia tecnicamente sia industrialmente. Noi disponiamo oggi di stabilimenti del genere che ben poco hanno da invidiare ai migliori dell'estero e la fotoincisione italiana ha già dato ottima dimostrazione del suo valore in varie prove internazionali. E siamo ancora giovani in questo campo, e perciò v'ha da sperare in molto meglio ancora!

Quello che sopra a tutto colpisce, esaminando il rapido diffondersi di quest' industria nel nostro paese, ed il soddisfacente grado di perfezione ch'essa ha raggiunto, si è che sviluppo e perfezione si sono avuti senza il benchè minimo aiuto estraneo al lavoro d'officina; nessun favore doganale, nessun aiuto d'indole tecnica, chè mancano tuttora da noi — incomprensibile lacuna — scuole di foto-meccanica. Una se ne tentò in Milano a' primi tempi della Scuola del Libro, ma non ebbe seguito; adesso si vuole ripristinarla; auguriamoci che dia buon esito.

MODERNA LEGATURA FIORENTINA IN PERGAMENA, CON DECORAZIONE A PENNA.

Il nostro augurio dice ben chiaro che, non ostante la critica al valore artistico dei moderni processi, noi non ne disconosciamo l'importanza industriale, e vogliamo e desideriamo anzi che ancor più si perfezioni questo mezzo di sollecita illustrazione, che dà al pubblico tanta materia di osservazione e tanta attrattiva alla stampa.

Ma vorremmo però che anche la buona, la bella arte dell'incisione lignea riprendesse il suo posto nella tipografia e nel libro. Un uomo di fede e di coraggio, Ettore Cozzani, da anni sostiene una lotta vigorosa perchè in Italia si risollevi la morbida e carezzevole incisione in legno; ma, a mio vedere, Egli ed i suoi valorosi collaboratori hanno una tendenza troppo spiccata verso la aristocraticità della silografia, mentre noi la vorremmo diffusa maggiormente fra il pubblico, ritenendola mezzo efficacissimo di educazione e di raffinamento estetico.

Ecco perchè sosteniamo la necessità di instituire corsi di silografia nelle scuole d'arte italiane, ed ecco perchè esprimiamo la speranza che un maggior numero di libri si valgano nel futuro di sì espressiva decorazione, che dà, più di ogni altro mezzo, dimostrazioni ora robuste ora delicatissime di personalità oggi troppo ignote al pubblico che legge ed a quello che studia.

LEGATURA CON DISPOSIZIONE MODERNA, ESEGUITA CON PUNZONI DEL XVI SECOLO.

A questo punto dovrei conchiudere; ma i lettori mi consentano che io li trattenga ancora per pochi minuti per richiamare l'attenzione loro sullo stato veramente penoso in cui si dibatte un'arte, che ha in Italia tradizioni gloriose ed ebbe, e qualcuno ne ha pur adesso, artisti pregevoli e degni della maggior considerazione.... Alludo all'arte della rilegatura, che, pur non essendo un vero e proprio fattore del Libro, può nondimeno dare al Libro stesso, quando sia ideata ed espressa con vero ardore di arte, valore notevolissimo di abbellimento e di compimento.

LEGATURA IN PERGAMENA CON DECORAZIONE DIRETTAMENTE RICAMATA IN SETA.

Non istarò a dire diffusamente delle condizioni in cui oggi è ridotta fra noi questa bellissima forma d'arte, nè dirò com'essa sia sconosciuta ormai alla maggioranza del pubblico. Se è innegabile lo sviluppo industriale della legatura, altrettanto ne è visibile la sua degenerazione artistica. Mentre infatti l'arte tipografica, pur passando traverso le varie fasi che l'han condotta e trasformata da un'espressione d'arte ad un'industria, ha tuttavia mantenuto dignità di forma, e in

molti casi, pur oggi, valore d'arte, la legatoria come prodotto industriale non ha alcuna fisionomia estetica.

La bellissima professione, che per tutto il secolo XVI rese Venezia celebre nel mondo, non è più ormai, in Italia, se non patrimonio di pochissimi artefici ignoti alla più gran parte degli italiani, mentre per la produzione industriale ha perduto ogni diritto alla considerazione del pubblico. Il quale pubblico è talmente lontano dal credere che si possa nella legatura di un libro fare opera d'arte, che, quando gli sottoponiate una legatura simile per la bellezza o per la perfezione a quelle del passato, v'accadrà di udire le più espressive manifestazioni di meraviglia. Il pubblico conosce infatti la legatura per quello che l'industria gli pone sott'occhio, ma non suppone nemmeno che essa possa avere espressione e valore diversi.

LEGATURA TIPO RINASCIMENTO, MODERNIZZATA NELLA DISPOSIZIONE DEL DISEGNO E NEI FERMAGLI (GUIDO GIANNINI, FIRENZE).

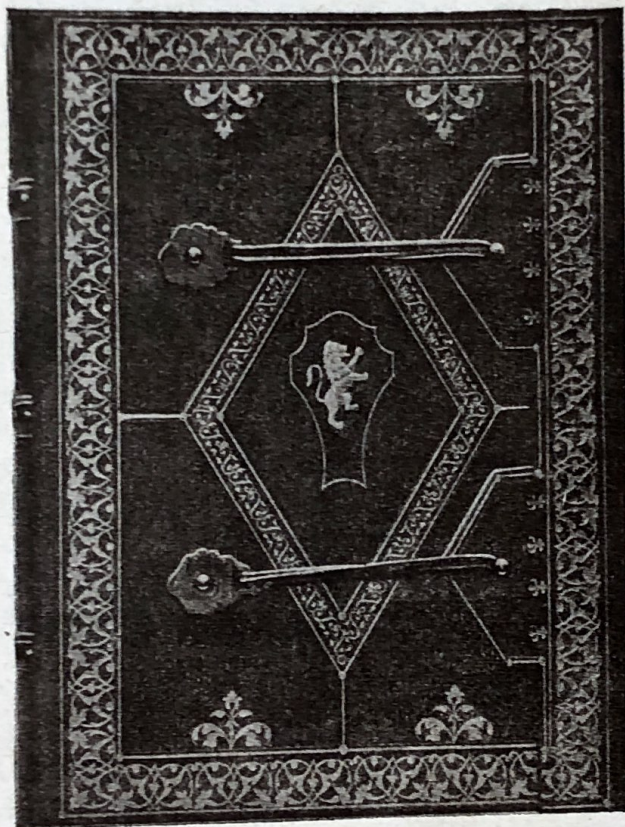
Anche in tal campo la influenza straniera — tedesca, sempre tedesca — ha contribuito potentemente alla deformazione di quest'arte; e voi sentite difatti, esaminando le odiose rilegature che vi si sciorinan sotto gli occhi nelle vetrine, o che vi prepara il legatore per i vostri volumi (quando non gli impediate il misfatto obbligandolo ad un tipo prestabilito), voi sentite, replico, che non v'ha niente di italiano in quel pessimo gusto che vi offende. Non è nemmeno una discutibile forma di «arte industriale» ciò che voi vedete, ma un ibrido insieme di colori e di oro, di linee o troppo scontorte o rigidissime, un'accozzaglia insomma che vi irrita, che vi disgusta e che non ha neppure il merito della solidità e della resistenza.

A quest'ondata di cattivo gusto, a questo salire sempre più impetuoso di brutte cose, tenta resistere in Italia una esigua schiera di veri artisti, che alla legatura dànno il loro lavoro appassionato.... Or noi dobbiamo permettere che questo piccolo gruppo di artefici sia travolto, facendo scomparire le ultime prove della bellezza di un'arte così perfettamente italiana e così nobile, da avere meritato l'amore di tanti cultori del bello?

Ma le voci di protesta, se non sono compendiate in qualche cosa di più efficace, se non sintetizzano il risultato di studi e di osservazioni a ben poco possono condurre; vediamo perciò quale possa essere l'azione più benefica per quest'arte oramai disgraziatissima.

È ovvio rilevare che, se il cattivo gusto straniero ha trovato terreno sì favorevole in questa industria, segno è che le condizioni tecniche ed artistiche di essa doveano esser tali da favorire il diffondersi del pessimo seme. Il provvedimento principale dev'essere dunque tale, da sollevare le condizioni di coltura tecnica ed artistica degli operai di quest'arte; e, una volta che gli esecutori del lavoro abbiano una migliore educazione estetica, non potremo non avere insieme, pur nel prodotto industriale, espressioni di bellezza, laddove oggi troviamo solo concezioni disgustose, che urtano contro ogni nostro sentimento.

Perciò dobbiamo propugnare e validamente sostenere la necessità che si istituiscano in Italia scuole professionali di legatoria corredate del macchinario e materiale occorrente, per le quali si chiami a contributo l'opera e la parola di quelli artisti del genere che pur oggi vantiamo in Italia; scuole che abbiano per precipuo scopo lo insegnamento artistico della professione, non disgiunto dalla pratica tecnica, e nelle qua-

li, pur dovendo in alcune classi fare esercitare gli allievi con materiali moderni più atti alla produzione industriale, che costituisce oggi la parte principale della legatoria, nondimeno si guidino verso vere forme d'arte che in pratica non sono poi nè più complicate, nè più difficili ad ottenersi.

LEGATURA FIORENTINA, D'INTONAZIONE BODONIANA (IN TUTTO VITELLO).

Ma è tempo di concludere, ed io credo che meglio non si potrebbe terminare la rapida analisi fatta che riportando in queste pagine l'ordine del giorno che fu approvato dalla Assemblea del Congresso della Società Italiana pel progresso delle scienze, tenutosi in Milano nell'aprile 1917. Tale Congresso infatti, dopo una relazione sull'argomento trattato su queste pagine, allo scopo di conseguire la indipendenza tecnica ed artistica delle industrie grafiche, e sollevare la italianità delle forme nel Libro, faceva voti:

1° che, a liberare il nostro paese da importazioni dannose economicamente ed artisticamente, il Governo provveda con opportune disposizioni perchè nella trasformazione cui dovranno assoggettarsi molte delle iniziative industriali sorte per la guerra, un certo numero di officine e laboratori sia sospinto verso la fabbricazione di macchinario e prodotti necessari alle industrie grafiche;

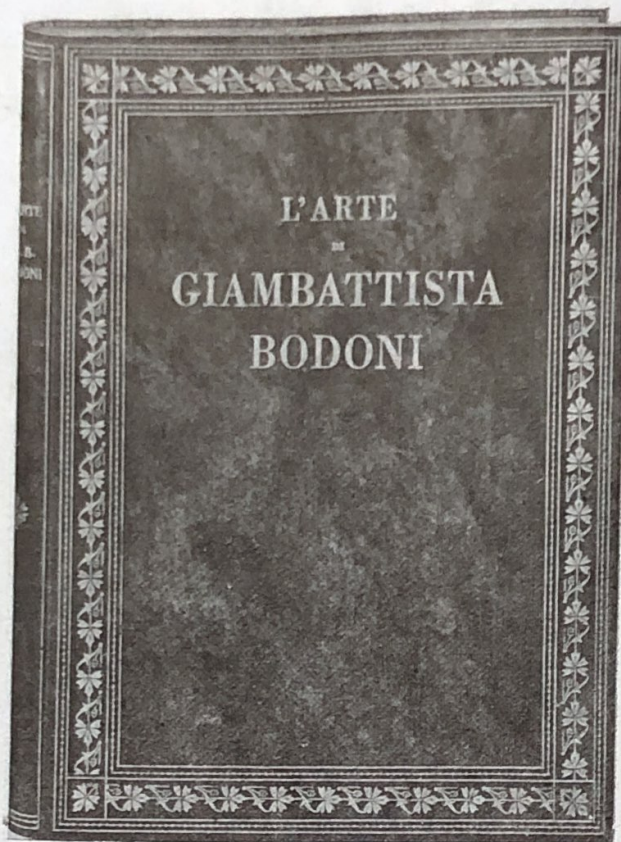
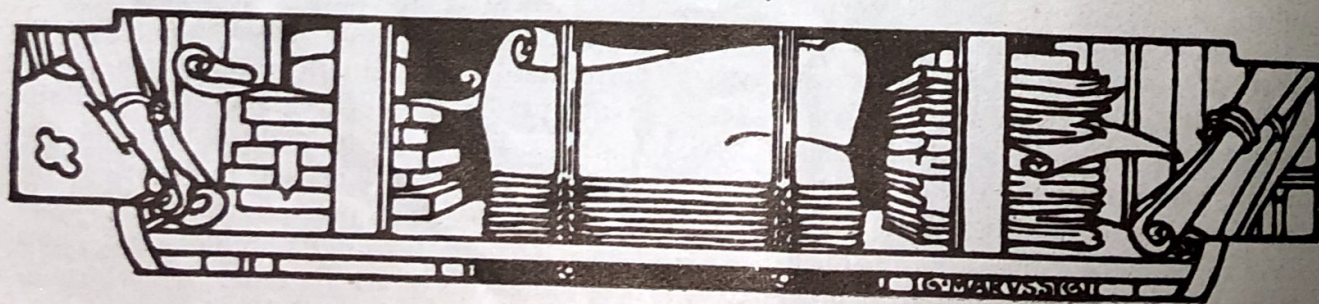
2° che il Governo, le Associazioni artistiche e quelle industriali del ramo si preoccupino di far risorgere la Fonderia dei caratteri, studiando il primo speciali facilitazioni fiscali, atte ad attrarre i capitali finanziari verso quest'industria, adoperandosi, le seconde, a che tali provvidenze abbiano sollecito atto;

3° che in tutte le Scuole d'arte si istituiscano corsi per lo studio dell'alfabeto, in particolar modo soffermandosi sui capolavori manoscritti della seconda metà del Quattrocento, ed inoltre si sospingano i giovani allo studio del disegno dei caratteri e della silografia;

4° che nelle Scuole professionali si introduca lo studio pratico dell'arte incisoria, sia manuale, sia con l'ausilio delle più moderne macchine, e si dia posto all'insegnamento scientifico e tecnico della fotomeccanica;

5° che si provveda all'istituzione di scuole di rilegatura allo scopo di risollevare le misere condizioni tecniche ed artistiche delle maestranze odierne, e per preparare nuovi artefici ben addestrati all'esercizio dell'arte nobilissima e ben preparati anche al lavoro industriale;

6° che, infine, a rendere il Libro oltre che mezzo di coltura anche tramite di educazione estetica, il Governo provveda perchè le future edizioni scolastiche, ed in particolar modo quelle destinate alle scuole primarie, costituiscano buone forme d'arte, sia per le dimensioni del libro, che per i caratteri, per le figure e per la rilegatura.

RAFFAELLO BERTIERI.

NOTERELLE PER IL PRODOTTO ITALIANO

RECENTEMENTE fu diffusa in Italia una delle note *Carte Campbell* al 320.000, editore Ed. Blondel La Rougery di Parigi — e si dice che si venda con una certa larghezza —. È il N. 26 bis, intitolato *Trentino-Venetia* (dico *Venetia*), che già nell'intestazione mette in guardia il lettore sulla correzione della Carta.

È un foglio che comprende dal lago d'Iseo a Pola e da Merano a Ferrara. Come Carta della guerra è fatta maluccio, ma non peggio di tante altre (si vende però per la bellezza di circa 4 lire ai compratori... di buona volontà). Ma essa merita fra tutte la palma nella correzione toponomastica e nelle indicazioni orografiche.

Le licenze d'ogni sorta sono innumerevoli quanto bizzarre. Ne colgo qualcuna a volo. C'è un pezzetto di Via Emilia, e basta per collocarvi Fiorenzuola *d'Aria* (d'Arda) e *Alsemo* (Alseno). Poco a nord vi è *Conteinaggiore* (Cortemaggiore) e, poco più a est, S. Secondo *Pramense.*

Lungo il Po le stesse fantasie: *Mouglia* (Moglia) presso Gonzaga, *Borgaforte* (Borgoforte), *S. Gibryio* che nessuno, senza vederne l'ubicazione, saprebbe ricostruire nello sparso comune di S. Giorgio presso Mantova; *Honcoferrano* per Roncoferraro, *Gavernolo* per Governolo, *Noyara* (Nogara), *Palesella* (Polesella), *Capparo* (Copparo), *Anguillard* (Anguillara), *Cavanello* (Cavanella), ecc.

La confusione non dei nomi soltanto, ma delle idee, regna allo sbocco del Po. Il Po della Gnocca diventa, in un punto, della *Onocca,* ma subito dopo ritorna della Gnocca. Il Volano si muta in *Vollano.* Si ha il *Po Delle* Tolle, poi un tronco intitolato puramente e semplicemente così: *Della Pila,* il quale tronco si getta in mare a Bocca *dellea Pilla.* Il Po *di Maestrea* a sua volta arriva correttamente alla Foce della Maestra.

Andando verso Padova s'incontra un minaccioso *Piovre di Sacco* (Piove di Sacco), un *Carraca* (Carrara), un *Battlia* (Battaglia), un *Campagnd Lupia* (Campagna Lupia), un *Saonari* (Saonara) che è pur noto in Francia per i suoi vivai. Lo storico Forte di Marghera è travisato in *Margbera.* Il Golfo di Venezia è scappato un 15 o 20 chilometri più a nord dell'opportuno suo collocamento, presso a poco a sud di *S. Dona* di Piave (S. Donà di Piave) e di *Cavazucherina* (Cavazuccherina), ecc.

Anche nella zona pedemontana la stessa precisione: *Castelgeofredo* (Castelgoffredo), *Gioto* (Goito), *Valleggio* (Valeggio), *Sommaempagna* (Sommacampagna), *Isola del la Scala* (Isola della Scala), *Isola Kizza* (Isola Rizza) e così via. Vale la pena di continuare?

Nella montagna sono sparsi a piene mani questi fiori di esattezza. Ne trascelgo due o tre perchè scritti nei caratteri massimi, i più grossi usati nella Carta, tantochè non sfuggono neppure all'ammirazione dei ciechi: *Mezzolombardo, Male, Fierari di Primiero!*

Anche qui vale la pena di continuare?

Ma dove la bizzarria, dirò così, di questa *Campbell* va ancor più al di là, poichè dal semplice sbaglio onomastico sale nelle regioni dell'invenzione è in più punti dell'orografia. I nomi di monti... valgono quelli del piano, e fin qui nulla di diverso, ma le più inaspettate classifiche di gruppi, o almeno la loro presentazione in forme totalmente nuove, mette di buon umore.

Così si comincia con le *Alpes de la Vallée du Non.* Il Gruppo di Brenta ha un'estensione ben maggiore della reale, poi ci sono le

Alpes du Ledro (?) a fianco delle quali, a ovest dell'Adige, fra Trento e Mori, vi è un magnifico e grandioso *Massif d'Abramo*. In generale di una cima si fa il relativo «massiccio» o anche da un nome di monte se ne fa una catena denominata Alpi o Prealpi di... Seminata così, vi è una certa abbondanza di «gruppi»: circa quarantacinque!

E come bene studiati i nomi: l'Altissimo diventa *M. Altissimo di Nago;* il punto ove più tendono i nostri spiriti ansiosi è denominato Altipiano *del* Sette Comuni, dove si trova il *M. Mischicce* (M. Mosciag), cui fanno riscontro, sopra la Val Lagarina, i *Corni Zugna* (Coni Zugna).

Una lunghezza corrispondente a 30 buoni km. occupa il *Massif du Sommet d'Asta* assai fuori della linea del quale (secondo la Carta) è posta la Cima d'Asta che, in una Carta in buona parte redatta in italiano, è chiamata *St. d'Asta*.

A nord della Valle del Cordevole nel cuore delle montagne più alte — Pelmo (3168 m.) e Marmolada (3342 m.) —, sta scritto in grandi caratteri *Prealpi Bellunes*. Il quale nome (però completo: Bellunesi) si ripete tra il Piave e Vittorio.

Caratteristiche sono le *Prealpi Carnique*, tagliate ad angolo retto dalle *Prealpi Clautane* e che terminano a delle sedicenti *Prealpi del l'Arzino* (?!). Anche qui mi fermo. Ci sarebbe da continuare assai, ma a che pro?

La confusione babelica della nomenclatura tocca anche la lingua, in parte italiana, in parte francese. Si è tenuto l'italiano entro i confini del regno e il francese fuori. E così per il metodo si è dimenticato il buon senso: sono in francese le denominazioni più schiettamente italiane del Trentino. Accanto ad *Alpi di Livigno* (nome del resto come tanti altri discutibile) vi è il *Massif de l'Umbrail*. Accanto al *Gruppo del l'Ortler Cevedale*, il *Massif du Brenta*. Ci sono poi come intermezzo i nomi come *Alpi Camoniches* dall'aria alleata, un po' italo-francese, effettivamente semplici spropositi di grosso calibro. L'improprietà d'uso dei nomi comuni geografici, culmina anche in diciture a tutti note, per esempio: *Mont du Carso* ove *monte* ci sta proprio male. Nella Venezia Giulia la miscellanea di nomi ultra-italianizzati, di tedeschi dove davvero non occorrono (*Görz!* ecc.), di italiani sbagliati (*Montana* per Montona, ecc.) corona l'opera.

E lasciamola lì.

Per leggere la Carta ho dato un'occhiata ai segni convenzionali. Anche questi sono tutti da godere. Cominciano con: Capoluogo di *D.sio Storico* (?), continuano con *Città Fortezza*, con Misura *d'atézza*, con Tramvia *sovra stradale*. E per finire c'è il segno di: Strada *agitata*.

Strada agitata? Proprio così. Ho cercato invano di scoprire il senso di questa curiosa dicitura. Essa si riferisce alla grande maggioranza delle strade di montagna e di pianura, a tutte quelle insomma che non sono *grandi itinerari* o *itinerari secondari*.

Ma la vana ricerca mi ha fatto considerare, per quanto superficialmente, anche come sono disegnate e classificate le strade. Anche qui non c'è espressione di sorpresa sufficiente. Il disegno pessimo dei grandi itinerari è di un'imprecisione insuperabile. E la classifica è fatta con ben scarsa conoscenza della realtà. Esempio: sono itinerari secondari la Bernina (!), la Storo-Riva (!), la Riva-Mori-Rovereto (!), il Pordoi (!), il Passo di Falzarego (!). In tutta la Carta le incongruenze sono generali, non spigolo che qualche dettaglio.

Il margine della Carta contiene una serie di quadretti d'unione delle Carte Campbell: Fronte francese, Europa Centrale, Fronte italiano, Balcani, Turchia, ecc. coi relativi prezzi, in franchi, s'intende.

Avanti, avanti, comprate, per poco io ve le do! Il cambio è un po' alto. Ma non importa. Le Carte formano un bell'insieme.

E, sappiatelo con rispetto, non è roba da prendere a gabbo: «*Toutes ces cartes sont dressées, dessinées ou gravées dans les ateliers cartographiques Ed. Blondel la Rougery*».

Congratulazioni!

L. V. BERTARELLI.

Un artista — un pittore che è anche scrittore gustoso e brillante — ha intrapreso per Le Vie d'Italia *un curioso viaggio: un'esplorazione nel regno del cattivo gusto. Turismo di lungo corso dunque, come facilmente s'immagina: uno dei pochi turismi permessi in tempo di guerra. Diamo in questo numero la prima puntata, anzi la prima tappa, che sarà seguita da parecchie altre, non meno piacevoli e istruttive: la bruttezza sarà esaminata sotto tutti i suoi aspetti, scrutata in tutti i suoi rifugi, svelata tra i suoi mille artifizi e combattuta con tutte le armi letterarie più raffinate: magari con la freddura. I lettori seguiranno con piacere la loro guida e riconosceranno la santità anche di questa crociata non meno preziosa di tante altre, in questo nostro Bel Paese, così pazientemente rassegnato a tante manifestazioni del cattivo gusto, malattia che dovrebbe essere esotica!*

Svegliàti un mattino con occhi freschi e sereni, guardate, vi prego, la casa vostra, osservate le vie che percorrete; i negozi, gli uffici, le scuole, i caffè che frequenterete. Ed anche (o l'ipotesi è troppo ardita?) le Esposizioni... sissignori, le esposizioni nostre di noi pittori e scultori; i quali ci siamo modestamente assunti al sacerdozio del bello.

È troppo chiedervi? Vi concedo, a compenso, una visita a gentili ed eleganti signore, di quelle che nella via suscitano desiderii ammirativi.

Ve lo concedo a condizione che voi nei loro salotti osserviate i mobili, i ninnoli, i quadri.... se ve ne sono.

Se quel dì gli occhi vostri son freschi e sereni, se la gioia di vivere ne esce curiosa di vedere e di godere, a poco a poco l'uggia e la noia di tutta la Bruttezza mobile ed immobile che vi circonda, vi fa distogliere lo sguardo dal mondo esterno, ve lo fa rivolgere con speranza al piccolo mondo interno che ciascuno porta con sè.

Cercate in voi stessi un conforto, che io vi auguro di trovare, rimanendo però prudentemente fuori di voi, per non sembrarvi indiscreto alla prima.

È vero o non è vero che ben sovente una tristezza senza nome vi assale?

Non ha nome: ha forma, ha colore, ha moto. Ha la forma ibrida e sgraziata di un falso bronzo appiccicato al vostro armadio di stile moderno, o di un reggilampade dorato (oro, sempre oro! come son ricche le nostre case...) che si sporge dalla rosetta a muro colla grazia di una viperetta improvvisamente distolta dal sonno.

Ha il colore stonato e pesante di una tenda a fiorami, la quale per effetto solo delle

tinte sembra di legno laccato, di paglia, di terra cotta, di qual si sia materia fuor che di seta o di lino o di cotone.

Ha il moto greve o convulso di tanti veicoli, che pur correndo sembrano fermi per le loro dimensioni sproporzionate: ha l'aspetto malsicuro di tanti edificii svolazzanti di stucchi verso l'alto, come pasticci inzuccherati che il *cuoco-architetto* destinò ai numi i quali abitano sopra la terrena atmosfera.

Non il cielo, che anche in Italia può essere nebbioso o coperto, non gli uomini e le donne, che anche in Italia possono essere eccezionalmente non buoni e non graziose: non il cielo e non gli uomini o le donne son dunque gli oggetti della nostra uggiosa tristezza.

No: bensì la Bruttezza diffusa nell'aria dall' architettura modellata da pasticcieri, sgargiante nelle vetrine con preziosità rifatte da falsarii, sparsa in terra con pavimenti disegnati da droghieri e coloriti da salumai, fiorente su piante ed aiuole potate da parrucchieri.

Quella stessa Bruttezza che ci accoglie nelle sue laide braccia secche e squadrate quando vorremmo dolcemente riposare nel nostro letto, e ci mostra il suo viso chiazzato e difforme sui tappeti, sulle pareti, sui soffitti che son d'ogni stile fuorchè italiani e che potranno quindi rallegrare l' ospite straniero, ma non soddisfano al nostro temperamento, non portano in sè quegli elementi di sobrietà e di equilibrio, vanto eterno dell'arte nostra.

Non dirò che gli innumerevoli aspetti della Bruttezza ci vengan tutti d'oltr'alpe o di oltremare, nè che i confini etnici e geografici debban anche servire da frontiere estetiche.

Le Alpi non furono e non saranno mai una muraglia cinese.

L'arte, la scienza, la fede, tutto ciò che è spirito e non materia, nè ha bisogno di passaporti, nè è soggetto a dazii. Esse appartengono tuttavia al patrimonio nazionale e come il sentimento e l'intelligenza e l'onore per l'individuo, costituiscono i tesori più preziosi, quelli che tutti gli altri preparano e preservano.

E chi lascia contaminare questi beni dalle cupidigie e dalle sozzurre straniere, chi vi lascia apporre un marchio di straniera signoria, quegli si rende indegno di pensare e di volere, si fa schiavo.

Or sia concesso a noi poveri idealisti di esprimere questo semplice pensiero: che la guerra è soprattutto conflitto di idee e di energie.

Or ci sia concesso di esprimerlo, mentre i molti, dinanzi al tremendo spettacolo in parte veduto, in parte immaginato di questa umanità dolorante, dilaniata, combattente sino alle forze estreme, i molti, dico, devon riconoscere la verità di quanto i pochi sostennero e previdero e cioè che più per i valori morali che per i valori bancari, gli uomini combattono.

Non deviamo però. Io voglio solamente, fra tutte le energie e le facoltà che elevano il sentimento dell'uomo ed il valore di un popolo, considerare quelle che derivano dal culto della Bellezza nella vita e dalla guerra alla Bruttezza.

Vorrei rintracciare le ragioni di felicità e di infelicità che ci vengono dall'una e dall'altra. È un rapido viaggio al quale vi invito nel regno delle forme e dei colori, inventate ed accozzati dall' arte e dall' industria degli uomini.

Le forme ed i colori naturali, per amor dei quali l'arte è nata, ci perdoneranno il breve abbandono....

Signore e Signori, si parte..............

L'arte, la scienza e la fede, le cui origini nell'uomo primitivo tanto si avvicinano da farci credere che abbian le eguali sorgenti e cioè la meraviglia dinanzi al creato e la necessità di conoscerlo e di fruirne, a poco a poco si allontanarono, divennero fiumane ampie e solenni e discoste tanto che difficilmente uno stesso uomo può tutte navigarle.

Ma le loro acque, per chi soffra della *perenne sete*, portano tutte il sapore della sorgente prima e, navigando l'una, l'occhio e la mente possono ben correre verso le rive che contengono le altre.

Or venite con me: io voglio oggi lasciar trascinare la navicella del mio ingegno dalla fiumana dell'arte e con voi osservarne le dilettose rive.

Dilettose veramente sin che la fiumana corre tra i campi, e solo i monti si vedono ed il cielo, e la fantasia nostra mirando le forme ed i colori naturali altri ne sogna, poi che ciascuna forma e ciascun colore dentro ci desta un sospiro di desiderio o di rimpianto.

Dilettose fin che gli aspetti naturali non son deturpati dalla mano dell'uomo: la qual mano imprime agli oggetti che va foggiando l'espressione di ciò che il cuore e l'intelletto dettano.

Il cuore detta i suoi sentimenti, l'intelletto la sua coltura, e sentimenti e coltura sempre più perdono di bontà e di bellezza, quanto più ci allontaniamo dalla natura alla cui luce aprimmo gli occhi.

Ecco apparire i casolari dei contadini con rustico aspetto, con forme irregolari.

L'occhio più raffinato può tuttavia compiacersi di particolari imprevisti e gustosi.

Vedi quella scala esterna che termina ad un ballatoio sorretto da pilastrini?

Vedi quel pozzo che le due rozze colonnine ed il forgiato ferro trasversale trasformano in un vago secchiello per le rugiade del cielo?

La struttura varia di mattoni e di pietre ha preso rapidamente un tono antico, che si addice alla dimora delle più tenaci tradizioni di vita familiare. Anche entrandovi, se qualche emigrante arricchito non vi portò dei mobili floreali, potremmo rivedere le larghe linee solide delle madie, dei canterani, dei panconi che assediano il focolare ed ivi attendono gli ascoltatori e le leggende....

Ah no! illusione breve fu questa....

Le rosee nebbie del mattino e l'incorreggibile fantasia ci hanno fatto scambiare la realtà col desiderio.

Lo schifo sul quale la nostra leggiera compagnia viaggia si è avvicinato ad una delle rive e noi ci accorgiamo di aver ammirate alcune linee pittoresche delle case paesane, come si ammirano delle vecchie acqueforti per questo solo: che suscitano in noi sogni ed armonie.

Più attentamente guardando, ci accorgiamo dello stato di rovina in cui si trovano quegli elementi di una bellezza che fu: ci passano dinanzi agli occhi resti di loggiati, di torri, di fontane, di tabernacoli, di mura, di castelli, su cui tristi fiori a pena possono vivere.

Hanno sì il fascino di abbandonati cimiteri, chiedono uno sguardo colla desolazione di vecchie attrici scarmigliate sotto i falsi diademi: ma noi, che pure adoriamo l'antico, sentiamo sorgere più prepotente il bisogno della vita nuova.

Pensiamo le nostre campagne, la nostra inesausta terra, per secoli accarezzata dalle sapienti mani del popolo agricoltore per eccellenza, risorta a maggiori bellezze di colture e di foreste.

E fra colture e foreste le case pittoresche ma pur ampie, sane di contadini istruiti e laboriosi i quali sappian coi campi e cogli orti coltivare un giardino.

Al passato glorioso di potenza e di bellezza ci possiamo riallacciare, non disseminando nel verde misero delle casette di variopinti legni tolte agl'infelici sobborghi delle città, ma costruendo e ricostruendo nelle regioni d'Italia, così varie e così belle, secondo le loro caratteristiche tradizioni, che vanno dagli aguzzi *trulli* di Alberobello ai piani *terrazzi* di Sorrento.

Rispettiamo le vecchie tragiche scarmigliate dal ricordo delle passioni, offriamo loro riconoscenti un asilo onorato: ma se ancor siamo giovani, se amiamo l'avvenire, se vogliamo dei figli i quali ci ricordino, affidiamo i ritmi della poesia, che l'amore ci pone nel cuore e nella mente, alle labbra rosee, fresche ed alla voce incantevole delle giovinette....

Per ora il verde ed il cielo sono coperti da enormi macchie di colori stridenti:

FARBE.... CHOCOLADE.... JANOS....
WALK-OVER....

Al pittore producono lo stesso effetto che le grida di un megafono ad un musicista. Per chiunque sono importuni commessi di commercio, i quali insistentemente vi ripetono in lingua straniera le virtù dei loro articoli e sostantivi. Errore! La più recente teoria scientifica tedesca, sanguinosamente comprovata dai fatti, spiega i cartelloni come *commessi strategici*... Dai tristi pensieri ci distraggono chiesette umili e pie, coi loro campanili che rappresentano desiderii verso l'alto.

Ma ahi noi! ora cominciano nuovi tormenti. Le nostre pupille si senton ferite da grossi aghi verticali che punzecchiano il cielo. Sono gli scheletri grigi e politi delle belle piante verdi e frondose: portan nei nodi i segni di dolorose mutilazioni e sopportano cogli ultimi fiori cristallizzati i fili degli umani discorsi.

E vivano la telegrafia e la telefonia senza fili e senza pali! E vivano tutti i progressi scientifici che, nella loro essenza, sono una migliore e quindi più bella utilizzazione delle naturali energie.

Vedetene un altro esempio: quel velivolo che frulla allegramente alto sopra le ansie nubilose delle locomotive, sopra i singhiozzanti sospiri dei lunghi comignoli.

La città si avvicina. Ecco gli opifici, grandi scrigni di preziosi e sensibili congegni. Ecco le coperture a scalea dei capannoni industriali. Ecco le case operaie, brulicanti alveari, ove le api reginette non oziano, ma chiacchierano e forse cuociono o cuciono, mentre i maschi son fuori a suggere molto fiele e poco miele.

Ecco vie che s' intersecano, altissime case, giardini pochi, fogne molte, le tramvie, la folla.

Tutto è così mobile e vario, raramente bello, troppo sovente grottesco, che noi siam combattuti tra il ribrezzo che offende il ricordo delle armonie chiare e solenni della natura e la curiosità di conoscere le mistificazioni compiutene dagli uomini.

L'artista vorrebbe rivolgere la prora verso la libera campagna, il critico è tentato di approdare.

O miei compagni, coraggio. Ratteniamo il nostro leggero schifo, e scendiamo a terra.

Scendiamo a terra lasciando a bordo il nostro bagaglio, che, per essere ideale, non ci sarebbe meno ingombrante.

È un bagaglio nel quale si trovano, necessariamente condensate in pastiglie, che han forma di libri, la storia di tutte le idee sull'arte e sull'influsso intellettuale e morale ch'essa ebbe presso tutti i popoli.

Noi artisti abbiamo, si sa, il vago orgoglio di credere che l'espressione artistica sia stata la prima espressione di intelligenza della specie umana, che il segno della divinità dell' origine nostra consista appunto in questa facoltà di interpretare e rievocare le emozioni naturali.

Come si originò la fede se non dalle emozioni di natura? Come poterono gli uomini comunicarsi e tramandarsi i segni e gli attributi dei numi, se non a mezzo di simboli e di talismani e di suoni, che erano pittura, scultura, musica e poesia?

Che rappresenta la mitologia se non l'esaltazione delle energie naturali, del potere di istinto, dello stimolo del piacere?

Il cristianesimo stesso, qual più efficace ausilio trovò dell'arte, che ne celebrò e ne diffuse il valore sentimentale?

Il terrore e la gioia, l'amore e l'odio, tutte le sensazioni e tutte le passioni: ecco la natura che rivive nell'arte.

Tutto ciò e molto altro ancora lasciamo a bordo. E poi andiamo a vagabondare per le vie, entriamo nelle case, nelle scuole, nelle chiese, nelle esposizioni, nei musei, nelle officine, dovunque l'uomo vive e lavora, dove nutre il corpo e dove nutre lo spirito.

Andiamo ricercando i riflessi dell' arte nella vita.

I riflessi dell'arte nella vita? Non ne rimangono che due, di cui uno è la luce e l'altro è l'ombra: il *piacere* e.... il *dispiacere*.

Sono i riflessi di fiamme che più non si vedono, portano in sè le colorazioni impallidite che resero tanto vaghe quelle fiamme lontane nella tradizione.

Sono anche riflessi di altri cieli e sotto il nostro cielo più limpido ed azzurro, prendono intonazioni leggermente.... (oh, leggermente!) ridevoli....

Costumi e..... ....costumi

La folla attrae la nostra attenzione per la prima, e nella folla tosto si sorprende la diversità d'aspetto dell'operaio e del borghese, a tutto vantaggio del primo.

Dico l'operaio che ancora può o deve o vuole portare per la via il suo abito da fatica: il quale abito sia per la foggia speciale richiesta dal lavoro, sia pel prolungato uso acquista, dove una scioltezza che permette al panno pieghe larghe e naturali a modo degli antichi, dove un adattamento alle membra così elastico da rivelare sotto il panno l'essere vivente.

Camiciotti da meccanici, pantaloni da minatori, cravatte da decoratori, berrette da imbianchini, giacche da cacciatori, soprabiti da aviatori e soprapelli da automobilisti, sono le fogge più note. Ma quanti altri costumi da lavoro nelle officine moderne: dalle vetrerie alle fonderie, dalle fabbriche chimiche di acidi, di sali e di colori a quelle non meno chimiche di dolci e di liquori! Nè rammento i tradizionali costumi dei campi, dei monti e del mare così varii e così ricchi, perchè troppo mi duole di pensare che si vanno sempre più smettendo.

Oggi i lavoratori manuali vogliono, nell'aspetto, già essere eguali ai lavoratori intellettuali: l'abito è uno dei privilegi più facili a togliere (ahi traditrici parole a doppio uso!), è una delle conquiste più facili ad ottenere.

Dopo il lavoro, il coltivatore, il fabbro, il merciaio, il salumiere vogliono apparire non diversi dallo scrivano, dal professore, dal poeta. Poi che il lavoro che l'uomo compie è raramente di libera scelta e ben più sovente imposto da convenienze economiche o familiari, poi che molti lavori son reputati men degni, si comprende che molti fuori del campo, della bottega, dell' officina voglian cancellare le tracce della loro condizione.

Ma forse tempo verrà in cui, conquistata una miglior eguaglianza di coltura e di diritti, ognuno porterà ancora fieramente il costume che rivela i suoi costumi.

Sogni?

È sia concesso ad un artista di sognare un po' di bellezza, mentre il contadino sogna la sua piccola proprietà, l'operaio le sue otto ore di lavoro, i professori un miglior riconoscimento dei loro meriti e gli studenti dei programmi più leggeri, che loro permettano di capire quanto studiano....

Intanto a danno dei costumi lavora con turbinosa velocità l'industria che fabbrica: fabbrica abiti e cappelli e scarpe e ricami a milioni, tutti eguali per il medico come per il pittore, pel contadino come per l'alpigiano, per lo spagnuolo come pel giapponese... Ahi nefandità delle *confezioni-taglierine* che riempiono gli emporii, i bazar, le navi, i mercati di ogni paese!

Ahi quante belle teste bionde e brune, deliziose un dì se adorne di un fiore, pateticamente misteriose se coperte di un velo, divennero goffe e sfacciate col *cappellino-aiuola* di rose nere e di rosse margherite! Quante teste grigie, nobili sotto lo scialle, divenute orrendamente ridevoli sotto il *cappellino-canestro* di mirtilli, di corbezzoli, di *pappà-galli* e di *mamme-galline!*

Donne gentili per le quali, a seconda dell'età vostra, ebbi ed avrò sempre ammirazione o reverenza, poi che siete il sesso sacro alla bontà ed alla grazia, al dolore ed all'amore, io non vi so dire con qual pena osservi le vostre vesti brutte.... quando lo sono! Siate voi operaie o borghesi o nobildonne, il desiderio di parere di condizione superiore alla vostra reale, vi fa sovente trasgredire i limiti del buon gusto.

Ve n'ha qualcuna (non certo voi, gentile lettrice!) che l'inverno sembra una piccola ambulante *fiera*.... m'intendo una piccola *mostra*.... che dico? un piccolo deposito di pellicce: chè una ne ha in dosso, due le cingono il collo, una le gira sui fianchi, in una quinta, enorme, infila le mani.... No: dirò, per essere più cortese, ch'ella sembra una principessa di nordici e un po' barbari paesi, la quale porti con sè i trofei a code svolazzanti, dedicatile dai valorosi amanti che per lei affrontarono ed uccisero la volpe, la martora ed anco lo zibellino....

Qualcun'altra (non voi, mia gentile lettrice!) che l'inverno coi suoi rigori tien rin-

chiusa, esce l'estate adorna di tutte le piume, le sue e le non sue.

Penne, trine, nastri, i mille ornamenti che brillano, ciondolano, tremolano, legano e rendono più difficile il vestirsi (e logicamente anche lo svestirsi....) formano tutti insieme sulle sue vesti delle onde lucenti che salgono e che scendono, forman mobili ricami di colori, dànno tintinnii e cachinni tali da fermare il più preoccupato passante.

Non vi sembri irriverente la mia confessione: in quei casi io penso alle fiere da villaggio, con le loro piccole scimmie piumate caracollanti sul ciuco o sul can barbone.

Quando si dice le associazioni di idee!

Troppe voglion sembrar ricche *signore* invece di esser semplicemente, graziosamente *donne*. Voi stessa, gentile lettrice, quante ne conoscete.... fra le vostre amiche?

Gli uomini.... poveri uomini delle classi borghesi come sono ridotti! Sono il vero emblema del secolo dell'industria: un grosso tubo pel torace, dei tubi minori pel capo, per le braccia, per le gambe, s'intende tubi grigi o neri, come i loro confratelli, che fanno da condutture più o meno palesi al servizio dell'industria.

E più democratici e più miseri sono i paesi, e maggiore è la tendenza all'*intercambiabilità* dei vestiti, che diventano la parte duratura, essenziale mentre l'uomo diventa la parte indifferente, accessoria e caduca.

Per fortuna non è ancor spenta la buona tradizione. Non sappiamo e non vogliamo più ammirare quei paesi che tengono i soldati variopinti e pennuti come galli da combattimento: i nostri grigio-verdi hanno una loro particolare bellezza.

Dobbiamo però invidiare a molti paesi, e fra i più potenti ed i più ricchi, la cura con cui conservano i costumi propri alle arti, agli uffici, agli svaghi, alle diverse regioni: costumi che non hanno un semplice valore estetico ma un valore morale, aumentando la considerazione di chi li porta pel proprio lavoro, e quella richiesta agli altri che non possono portarli. Pel momento da noi le sole note di colore, nelle cerimonie e nelle feste borghesi, sono quelle della gente di *sport*.... e delle nutrici....

E sono entrambe le bengradite. Solamente.... ne aspettiamo delle altre....

Aspettiamo cioè, ritorni l'amore del colore in tutte le classi sociali, quel benedetto colore che gli Dei ci donarono colla luce, e che nella natura non è (come ogni altro elemento di bellezza) pura apparenza ma espressione di forza, di valore, di sentimento.

Nell'attesa, essendomi venuta a noia la folla, mi metto a guardare le case....

GUGLIELMO VITA.

Nuova rivista francese d'arte e d'industria.

Pure nei più aspri momenti della guerra la Francia non rallenta la sua attività, sempre fresca ed intellettuale, nel mettere in valore le bellezze e le forze vive nazionali: essa prepara così, con una previdenza che dovremmo imitare, il suo dopoguerra in tutti i campi.

Un'altra bella espressione di questo suo lavoro è *La Renaissance de l'art français et des industries de luxe*, dovuta alla iniziativa coraggiosa di Henry Lapauze, Direttore de *La Renaissance politique et litteraire* e de *La Renaissance du Tourisme*, e giunta al suo terzo numero.

I fascicoli già comparsi, stampati con cura su buona carta e ricchi di numerose illustrazioni in nero ed a colori, vengono man mano determinando il programma della rivista che abbraccia l'arte e le industrie artistiche dall'automobile alla gioielleria, dal libro alla moda.

L'avvenire dei prodotti di lusso interessa vivamente in Francia la pubblica opinione; ciò è facile a comprendersi quando si pensi che ad essi è dovuta tanta parte dell'influenza francese all'estero e ciò spiega altresì il favore con il quale la *Renaissance de l'art français et des industries de luxe*, comparsa quando stava per iniziarsi sul fronte francese l'ultima offensiva nemica, è stata accolta.

A noi, che combatteremo qui per il prodotto italiano, piace segnalare le nuova pubblicazione che potrà esser seguita con utilità da quanti s'interessano alle molteplici manifestazioni delle industrie artistiche, di quelle industrie, cioè, nelle quali meglio si manifesta il genio creatore di una razza.

Avanti, Italia, pei cieli!

Non è ancora realizzato quello che si potrebbe chiamare il *grande cabotaggio aereo,* e appena appena si cominciano adesso a organizzare con intenti pratici le prime comunicazioni postali per via d'aria, costituenti al più una navigazione di *piccolo cabotaggio,* e già i più audaci costruttori di macchine da volo si preparano seriamente (1) al tentativo di compiere quella traversata dell'Atlantico che non era uscita finora dal campo agevole delle speculazioni teoriche e delle profezie letterarie.

Certo la prova è seducente, e i primi vincitori avranno ben diritto di essere messi alla pari con Luigi Blériot, il cui trasvolo della Manica (2) ha segnato una conquista indimenticabile e ricca di felici conseguenze per il dominio dell'aria. Non mi pare tuttavia che siano ancora maturi i tempi per una immediata utilizzazione industriale del volo transoceanico; onde, se è da augurarsi che *eccezionali circostanze favorevoli* permettano presto la realizzazione di una traversata aerea fra il Vecchio e il Nuovo Continente (e vada specialmente l'augurio agli audaci nostrani), non è verosimile che essa possa essere seguita da un traffico regolare prima della soluzione definitiva di alcuni problemi che ora mi propongo di prendere in esame. Potrà essere questione di anni o di mesi (ora anche la Scienza ha sostituito ai suoi occhiali cattedratici quelli da cacciatori del cielo!); ma come dal balzo di Blériot alle traversate regolari del Passo di Calais è passato più di un lustro, così fra il primo volo transatlantico, che avrà per ricompensa una meritata gloria sportiva e tecnica, e la sua ripetizione con intenti commerciali, sarà necessario un periodo di sosta per eliminare quelle difficoltà cui l'esperienza, anche se fortunata, darà rilievo, e che ora sono soltanto in parte prevedibili.

Per analogia con l'uso marinaresco chiamerò aeronavigazione *di lungo corso* o *alturiera* (cioè d'alto mare), quella che oltre ad essere di lungo volo, si svolge fuori di vista della terraferma. Poichè però nel nuovo impero acquistato dall'umanità laboriosa le dimensioni utilizzabili per il moto sono cresciute di numero, sarà bene adottare un distinto nome per l'aeronavigazione che si compisse eventualmente in tutto o in parte in alto cielo, ossia a quota superiore alla normale odierna; e questa la direi *di alto corso* o *altocorsiera;* ed è chiaro che le due qualifiche sono affatto indipendenti fra loro.

Molto avrei da anticipare sui vantaggi e sul probabile, sebbene non immediato, avvenire della navigazione altocorsiera e sui mezzi per ottenerla, ma penso che questa

(1) *Le Vie d'Italia,* febbraio 1918, pag. 117 - *Rivista dei Trasporti Aerei,* febbraio 1918, pag. 123.
(2) *Memento!* Con motore italiano Anzani!

riuscirebbe oggi una esposizione prematura; e perciò mi limito ad alcuni brevi appunti sui problemi pratici da risolvere prima di vedere assicurato il lungo varco pei cieli dall'uno all'altro continente, sulla distesa delle grandi acque senza prode e senza mire.

***

Primo problema: per avventurarsi in alto mare senza fare un salto nell'ignoto bisogna aver modo di rendersi conto quando che sia della propria posizione sulla faccia del globo. A tale scopo si potrebbe talvolta valersi di guide esterne, seguendo le rotte più frequentate dai piroscafi, o di un grandioso impianto di segnalazioni radiogoniometriche; ma è chiaro che il primo mezzo è troppo aleatorio (per esempio, se vi è foschia le navi non si vedono) ed il secondo, a parte le difficoltà tecniche non ancora risolte e l'onere finanziario, intralcerebbe per lo meno l'ordinario servizio di telegrafia senza fili. L'uno e l'altro sistema dunque costituirebbero un vincolo pesantissimo per il giovane mezzo di trasporto, la cui caratteristica più spiccata è anzi la massima scioltezza. Sarà invece indispensabile dare agli scafi viaggianti nell'oceano atmosferico la stessa indipendenza delle navi sui mari; ed oggi la scienza della navigazione aerea è ancora infante e dovrà svilupparsi su vie proprie, ben distinte da quelle già in uso per il tracciato delle rotte marittime.

Difatti per «fare il punto» i navigatori usano il calcolo su due osservazioni astronomiche in tempi diversi; e fra le due determinazioni interviene il concetto della *stima* del cammino percorso. Su piroscafi questa stima si può fare con buona approssimazione, ritenendosi in generale piccoli gli scarti dovuti alle correnti marine ed all'azione del vento. Per contro le misure devono essere prese con una precisione grandissima, poichè un errore di mezzo grado rappresenterebbe talvolta uno spostamento di 30 miglia (56 km.) che potrebbe portare su secche inaspettate, a meno di non allungare di troppo la via con giri viziosi.

Esattamente opposte sono le esigenze della navigazione aerea: nel cielo non vi sono scogli nè passaggi obbligati, e l'esattezza oltre il mezzo grado è quasi superflua, dato l'immenso raggio visuale di cui si dispone a 3 o 4000 metri di altitudine, che permette di vedere e riconoscere una mèta terrestre alla distanza di parecchie diecine di chilometri. Invece è impossibile fare assegnamento sulla stima del percorso fra due momenti non vicini, sia per l'enorme influenza che può assumere la deriva nelle mobilissime correnti atmosferiche, sia per la grande velocità propria senza possibilità di sosta, che obbligherebbe a fare le due osservazioni molto distanti nello spazio anche se ravvicinate nel tempo al minimo intervallo consentito. Così il sestante (che coll'applicazione di un girostato permette l'osservazione anche dal velivolo) è troppo preciso ma troppo lento per i bisogni del lungo volo.

Una migliore soluzione (anzi *una* soluzione) può darsi venga invece da un adattamento di apparecchi meccanici, da poco introdotti anche nella Marina, come la bussola girostatica, completabile forse con un indicatore continuo di latitudine. Sembra, almeno teoricamente, che non sia impossibile ottenere per tal modo uno strumento più completo il quale, unito al solito cronometro, consenta di calcolare in ogni istante, mediante un'unica osservazione di sole o di stella, la longitudine e la latitudine locale; ed è verosimile che la precisione di un tale indicatore, insufficiente pei marinai, sarebbe bastevole per gli aeronauti. Due ostacoli si oppongono alla sua pronta adozione: la notevole complessità meccanica e il forte peso; ma gran frutto è da attendersi se qualche costruttore di buon volere ne tenterà la semplificazione e l'alleggerimento, poichè in un velivolo di qualche tonnellata alcuni miriagrammi saranno sempre assai bene impiegati per segnalare una sicura traccia alle sue ali possenti tanto sugli opachi diaframmi delle nuvole basse quanto nelle trasparenze malfide dei vuoti orizzonti.

***

Secondo problema: i miracoli compiuti dalla meccanica per alleggerire i motori e per diminuirne la sete sono riusciti tanto rapidi e imponenti che più sarebbe stato assurdo sperare. E per il piccolo cabotaggio dell'aria il successo è già praticamente assicurato.

Ma per l'aeronavigazione alturiera i tempi non sembrano ancora maturi. Non discuterò

punto per punto le previsioni fatte da altri zelatori della fede che pure m'è guida; giuste nella sostanza, mi sembrano errate nel momento. Oggi si può contare su un peso di macchina, tutto compreso, di circa un chilogrammo per cavallo effettivo, e su un consumo di benzina di circa un quarto di chilogrammo per cavallo-ora: la velocità minima per traversate ininterrotte di circa 2000 km. (1) sarà di 180 km.-ora, e occorre per essa all'ingrosso un cavallo ogni 7 kg. Dunque si deve prevedere almeno 1/7 del peso totale del velivolo per l'apparato motore e circa 4. 3/4 quintali di combustibile su ogni tonnellata del complesso. L'insieme del solo macchinario e del suo alimento assorbirebbe così più della metà del carico totale. È ancora un po' troppo per una utilizzazione diversa da una pura vittoria sportiva.

Affinchè si possa considerare la navigazione di lungo corso non già come fine a sè stessa, ma come mezzo di trasporto commercialmente redditizio, sia pure per merci ricchissime quali posta e passeggeri, bisognerà arrivare al minimo a 1/2 kg. per cavallo nel peso di macchina e accessori, e a 1/6 di kg. di combustibile per cavallo-ora, tanto più che una lunga traversata richiede, come ho accennato, dei pesi non trascurabili di strumenti nautici, di stabilizzatori automatici o almeno di servomotori per le manovre, e soprattutto un equipaggio numeroso per dare un turno al personale di servizio. Non siamo tanto lontani da quelle cifre, è vero: ma insomma non le abbiamo ancora raggiunte.

Nuove vie si devono tentare per questo: p. es. la realizzazione della turbina a combustione interna (2), che molti studiarono e studiano: essa permetterebbe anche l'impiego di naftaline o altro combustibile meno costoso della benzina, costituendo un margine economico molto rilevante. Bene spero che o prima o poi le difficoltà meccaniche che ne ritardano l'attuazione saranno superate: forse anche il giorno è vicino; ma non è ancora oggi. E finchè quel giorno non sarà sorto, dubito molto che il problema dell'aeronavigazione alturiera, intendo per uso corrente, possa dirsi felicemente risolto.

***

Concludendo, sembrerebbe più logico procedere per gradi.

Il piccolo cabotaggio dell'aria, pel quale tanto per intendersi stabilisco un limite di 500 km. per tappa, si può attuare e si sta attuando subito; basta completare la rete dei porti d'approdo. Converrà poi pensare ad organizzare seriamente il grande cabotaggio, cioè, direi, quello con voli diretti di 500 a 1000 km.; e per questo cominciano già a sorgere problemi più complessi: segnalazioni diurne e notturne; uso dei massimi apparecchi odierni per avere non soltanto una sufficiente autonomia e una relativa indipendenza dalle condizioni atmosferiche, ma anche una certa comodità per le persone; determinazione della quota più economica di volo; prova eventuale di nuovi tipi di motori, di cabine chiuse, di strumenti nautici, ecc. Allora l'aeronavigazione di lungo volo transcontinentale (anche su percorsi misti di terra e mari ristretti) diverrà una scuola pei piloti e una fonte di preziosa esperienza e di pratici suggerimenti che, senza salti bruschi, prepareranno l'aeronautica alturiera, per il giorno e per la notte, nella nebbia o nel sereno. E solo così, quando i supervelivoli avranno acquistato lena bastante a passare con carichi degni fra i due azzurri deserti, potranno essi varcare verso i lontanissimi lidi, veloci, diritti, sicuri, come guidati da segni misteriosamente tracciati sull'uniforme convessità degli oceani.

GIORGIO RABBENO.

(1) Da Terranova all'Isola Flores ci sono circa 1900 chilometri; ma è necessario portarsi una certa riserva in più, per compensare i possibili ritardi dovuti a vento non favorevole o a deviazioni accidentali.

(2) A proposito: proporrei di chiamare *endotermiche* tutte le macchine termiche (alternative e turbine) *a combustione interna*. Sarebbe più breve ed altrettanto chiaro ed esatto.

Le ferrovie americane in guerra.

Il Direttore Generale delle ferrovie americane ha proibito d'ora innanzi la pubblicità, cui le Compagnie ricorrevano largamente. Non si potranno più distribuire calendari *réclames* di qualsiasi forma nè affiggere cartelli figurati. Gli avvisi sui giornali dovranno riguardare le sole informazioni utili al pubblico. Agli orari, che dovranno essere di un sol tipo, si darà diffusione limitata in guisa da evitare ogni sciupìo. Gli stampati che vengono distribuiti ai viaggiatori debbono essere puramente informativi e non contenere l'annuncio di treni di lusso, nè richiami sulla bontà del servizio, nè in generale alcuna materia estranea alla parte puramente descrittiva.

Si vuole così non soltanto eliminare spese inutili e spreco di carta, ma evitare altresì che i cittadini siano invogliati a viaggiare, ora che le ferrovie debbono essere riserbate ad uno scopo solo: la guerra.

Togliamo la notizia dalla *Railway Review* di Chicago.

Le difficoltà ferroviarie dei neutri.

La crisi ferroviaria non affligge solo i belligeranti ma anche i neutrali. Le ferrovie sono così connesse all'andamento della vita civile che ne risentono ogni turbamento ed ogni alterazione. I paesi in guerra subiscono gli effetti della sottrazione dei mezzi di trasporto dovute a cause militari, della rarefazione delle materie prime e della mano d'opera; ma anche i paesi che non hanno preso parte al conflitto sono mal serviti.

La mancanza delle materie si comunica anche ad essi, ed essi pure soffrono di quella attività eccessiva ed irregolare che è propria di tutti i periodi eccezionali. Il traffico abbandona alcune direttive e si riversa su altre; i forti guadagni risvegliano attività lecite ed illecite: l'organizzazione adattatasi ad un certo stato di fatto si sfascia; la disciplina del personale si allenta.

La Spagna e la Svezia sono in condizioni poco diverse dalle nostre. Secondo un reclamo della Camera di Commercio di Madrid fatto alcun tempo addietro, ma rispecchiante condizioni che non possono essere mutate, l'irregolarità del trasporto delle merci per ferrovia prende specialmente nel Nord della Spagna carattere sempre più acuto. E la risposta del Ministro al reclamo fu che la perturbazione si deve in gran parte all'aumento della quantità di merci presentate alla spedizione. Trattandosi di un paese in cui le ferrovie sono esercitate a regime privato, il Ministro concluse riprometténdosi di rivolgersi alle Società per invitarle a «risolvere una crisi così pregiudicievole, sotto tutti i punti di vista, agl'interessi supremi del Paese».

In Svezia le ferrovie sono esercitate dallo Stato; ma la crisi vi si verifica egualmente. Si sono soppressi molti treni viaggiatori; si è limitata l'ammissione delle merci al trasporto. Le lagnanze sono continue e le risposte ai reclami terminano con inviti ai cittadini a viaggiare solo quando non possono farne a meno ed a provvedere agli acquisti delle merci nei centri produttori più vicini in guisa da ridurre al minimo il percorso dei trasporti.

Per l'italianità del linguaggio ferroviario.

Il *Giornale del Genio Civile*, occupandosi in generale della italianità del linguaggio tecnico ricorda che «il governo tedesco ha «più volte eccitato gli organi di Stato e le «ditte commerciali e industriali della Ger«mania a curare in ogni loro atto la purez«za e proprietà della lingua come un fatto«re del sentimento nazionale. In Italia — «aggiunge il giornale — si è disgraziata«mente meno vigili custodi della purezza «del patrio idioma e si accolgono con la«mentevole facilità termini stranieri e an«tiestetici anche quando esistono nella no«stra lingua vocaboli appropriati all'idea».

Fra gli altri esempi di parole tecniche impure sono citati alcuni termini ferroviari, come *scartamento* (francese: *écartement*) adottato per significare la larghezza del binario; *deragliare* (francese: *dérailler*) e *deragliamento* per *sviare* e *sviamento*, ecc. Al qual proposito osserviamo che non si può evidentemente, in una questione del genere, attenersi a criteri troppo rigidi. D'accordo sulla esclusione delle parole prettamente straniere; ma bisogna pur ammettere i termini che l'uso ha accettato, avendo cura di

italianizzarli, secondo buone regole di etimologia, composizione e pronuncia italiana.

Senza lasciarsi trascinare dalla smania di creare vocaboli nuovi, che non sempre sono necessari e spesso generano più confusione che chiarezza, il tecnico come lo scienziato non deve mostrarsi restio ad adottare, ove occorra, per esprimere un nuovo concetto od un nuovo apparecchio, una parola nuova, formata non solo da radice greca o latina, ma anche da lingua moderna, purchè foggiata italianamente.

Stando a questi concetti ammettiamo che non si debba dire *deragliare*, ma non che debbasi dar l'ostracismo alla parola *scartamento*, entrata nell'uso perchè non è un sinonimo di distanza fra le rotaie, in quanto precisa un'idea di più: lo scartamento, infatti, è la distanza fra le facce interne delle rotaie. Pel linguaggio tecnico, che vuol precisione e concisione nel tempo stesso, non si potrebbe nè usare il termine generico di distanza, nè la lunga frase innanzi riportata. Così pure diremo *traforo* o *galleria* e *massicciata* invece di *tunnel* e *ballast*, perchè i termini italiani traducono esattamente gl'inglesi, i quali poi non sono italianizzabili nemmeno nella terminazione: ma come faremmo a scartare la parola *tender?* Si può dire — ed è detto in qualche nostra vecchia legge — *carro di scorta;* ma chi comprenderebbe? Bisognerebbe dire *carro di scorta della locomotiva* e allora addio concisione. Del resto si tratta di una parola accettata in tutte le lingue e dobbiamo rassegnarci ad usarla anche noi.

Una volta si diceva *railo* per *rotaia* e *puffer* o *buffer* per *respintore,* che non si usano più. Dobbiamo anche smettere dall'usare la parola *controller* per *regolatore* (è l'apparecchio col quale il manovratore delle tramvie — che talvolta chiamiamo anche *wattmann* — dà o toglie la corrente ai motori) e *trolley* per *asta di presa* e *démarrage* per *avviamento* o *incamminamento* e *compound* per *composto.* Senza contare quelle strane parole anfibie, come *lamiera imbottita* (*emboutie*) per *stampata* e *cianfrenare* (*chanfreiner*) o qualche cosa di simile per *smussare*.... Ma qui rischiamo di cadere dal campo ferroviario in quello generale della meccanica, nel quale ci sarebbe pur tanto da dire. Ecco, per esempio, una parola di origine non nostra che abbiamo intalianizzata così da farle fare buona figura: *fresa* ed i suoi derivati *fresatrice, fresare,* ecc.

È da notare ad ogni modo, che, col tempo, il linguaggio tecnico si va perfezionando: così avviene anche nell'automobilismo e nell'aviazione, che prima erano invasi completamente da nomi stranieri ed ora invece contano parecchi termini prettamente italiani.

Guai però se si desse ascolto ai puristi! Secondo essi la parola *vettura* non dovrebbe essere usata in cambio di *carrozza* ferroviaria. E perchè? L'etimologia di vettura, come di veicolo, non è latina e non si tratta di una parola di puro sapore italiano?

E bisogna in queste cose dar ragione anche alla moda, che è poi l'uso. Oggi tutti diciamo HP invece di *cavalli-vapore,* come se le iniziali delle parole inglesi equivalenti alle nostre (*horse power*) fossero più comode dell'abbreviazione (*cav.*) anticamente in uso. Nè si può dire che l'*HP* sia una sigla veramente generalizzata: i tedeschi continuano a dire PS (*Pferdestärke*) ed i francesi assai spesso scrivono *chev.* (*chevaux*). Ma l'HP ha un che di misterioso che attira, e lasciamolo correre.

Acquisti di materiale mobile per le ferrovie francesi.

Il Ministero della Guerra francese ha stipulato una Convenzione coll'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e colle Società private esercenti le altre grandi Reti per l'acquisto a spese comuni di 830 locomotive e 32.965 carri. Il contributo del bilancio della guerra è del 40 % della spesa totale.

All'inizio della guerra — si avverte nella relazione parlamentare al progetto di legge — le officine di costruzione e di riparazione delle Società ferroviarie furono lasciate inoperose, e il personale in parte mobilitato. Più tardi le officine vennero utilizzate per la produzione di munizioni. Si agì come se la quantità del materiale ed il suo stato fossero tali da permettere di raggiungere la fine della guerra senza grandi riparazioni e senza nuovi acquisti. Era l'illusione della guerra di breve durata!

L'esperienza del tempo di pace avrebbe dovuto impedire questo errore. Prima della guerra, durante gli ultimi quattro anni, le Grandi Reti avevano ordinato in media ogni anno 575 locomotive e 1559 carri. D'altra parte, nella invasione erano stati perduti 52.000 carri.

In tempo di pace la quantità di materiale permanentemente ferma nelle officine per riparazione si poteva calcolare a 1570 locomotive e 14.480 carri: queste quantità salirono nel 1917 a 2144 locomotive e 26.000 carri. Se si tiene conto che il traffico è cresciuto del 30 %, si ha subito l'idea del disagio in cui deve trovarsi il servizio.

Da quando dura la guerra è solo nel 1917 che si comprano carri nuovi, ricorrendo all'estero e spendendo assai di più di quel che si sarebbe speso se le ordinazioni fossero state fatte anno per anno nella misura normale.

La Germania che prima della guerra aveva ordinato in media all'anno mille locomotive e 30.000 carri, non solo durante la guerra non ha arrestato le ordinazioni, ma le ha accresciute notevolmente.

Per avere un'idea della differenza dei prezzi odierni rispetto agli antichi, si tenga presente che mentre una locomotiva costava secondo il tipo, da 135.000 a 160.000 lire ora costa da 290.000 a 380.000; il costo di un carro chiuso da L. 5000 è salito a 16.000, quello di un carro aperto da 3600 a 13.000.

Le dure condizioni di pace imposte dagli Imperi centrali alla Romania per quanto riflette la **Navigazione sul Danubio** dimostrano una volta di più quale decisiva importanza venga data dai nostri nemici alla navigazione sulle grandi arterie fluviali. L'Europa centrale grazie a questa grande arteria che, come già fu accennato, dovrà comunicare col Reno e cogli altri grandi fiumi del centro dell'Europa, si ripromette di inondare dei suoi prodotti l'Oriente europeo ed i paesi limitrofi, ritraendone invece a basso prezzo e in grande quantità i prodotti del suolo e le materie prime per le sue industrie.

E davanti ai vasti progetti di espansione della rete fluviale che la Germania manifesta, non son poche le preoccupazioni della Svizzera. La questione della **libertà di navigazione sul Reno** torna ad appassionare gli spiriti. Si pensa che prima di dar mano ai grandiosi lavori di canalizzazione progettati tra Basilea e Strasburgo la Svizzera debba accertarsi che la libertà di navigazione sul maggior fiume suo non si riduca ad una parola vuota di senso.

In verità la Germania ha di fronte alla Svizzera un modo tutto suo di interpretar la parola *libertà*. Infatti il progetto di canalizzazione concordato tra l'Impero e gli Stati rivieraschi contempla almeno sedici chiuse: e ciò allo scopo di produrre nelle officine elettriche, utilizzanti i salti degli sbarramenti, 5 milioni di chilowatt-ora all'anno equivalenti all' energia di 7 milioni e mezzo di tonnellate di carbone. E ciò per la Germania ha tale importanza che non esita ad affrontar gli inevitabili rallentamenti che reca alla navigazione un numero notevole di chiuse.

In Isvizzera però si pensa che il vantaggio della Germania non deve risolversi in una perdita per Basilea e per la Confederazione: tanto più che oltre la perdita di tempo che provoca il passaggio delle chiuse, si avrebbe un'aumento del costo dei trasporti, in quanto prevale l'idea di caricare sulla navigazione le spese di impianto delle officine elettriche, facendo pagare un pedaggio al passo di ciascuna chiusa. Infine il lungo periodo di costruzione — nelle ipotesi più favorevoli un decennio — paralizzerebbe completamente la navigazione tra Strasburgo e Basilea.

Poichè, come nota il Gelpke, un fiume sbarrato da sedici chiuse non è più un fiume libero — e ciò tanto più che pei bisogni della navigazione può bastare una semplice canalizzazione — occorre che la Svizzera vigili per non èsser lesa nei suoi diritti.

Si può del resto osservare che gli ostacoli frapposti dalla Germania alla navigazione sul Reno, ed il malumore che ciò provoca in Isvizzera, dovrebbero consigliare a tener ben gli occhi aperti coloro che invece pensano che l'avvenire delle comunicazioni fluviali della Svizzera col mare debba esser verso il Mediterraneo piuttosto che verso il Mar del Nord.

*** La gran quantità di navi che la guerra dei sottomarini ha affondato ha rimesso in onore gli studi pel **Ricupero delle navi affondate** e non son pochi i progetti che si annunciano. Certamente il grande valore che hanno oggi le navi, consente l'adozione di mezzi anche costosi che in altri tempi non avrebbero offerto alcun tornaconto.

Lo *Shipbuilding and Shipping record* annuncia che un ingegnere americano, W. D. Sisson, ha fatto brevettare un apparecchio che ha chiamato *cannon ball* il quale in fondo altro non è che un sottomarino sferico di piccole dimensioni. Si tratta di una sfera di circa metri 2,50 di diametro, con pareti di acciaio al vanadio, dello spessore di 289 millimetri e del peso totale di sei tonnellate. Questa palla è munita esternamente di potenti magneti i quali consentono all'apparecchio di attaccarsi alla nave da ricuperare: una punta di trapano di due pollici ed un'asta respingente in ferro completano l'equipaggiamento dell'apparecchio. La manovra è ottenuta per mezzo di due eliche e di un timone. La palla, equipaggiata da due persone e provvista di bombole di ossigeno, può restar sott'acqua 72 ore: essa poi è munita di 4 lampade al nitrogeno che possono sviluppare una intensità luminosa di 3000 candele, e ciò per illuminare lo scafo del bastimento da ricuperarsi.

La palla ha lo scopo di applicare alla nave affondata grandi cassoni di 12 metri di lunghezza e del diametro di 4,50 aventi una forza di spinta di 300 tonnellate. Con cento di questi cassoni sarebbe possibile rimetter a galla il *Lusitania*.

*** Anche le draghe sono state impiegate con successo — a quanto riferisce lo *Scientific American* — per **risollevare le navi che siano immerse nella sabbia.** Il metodo è stato impiegato con successo in parecchie occasioni, ma la più tipica applicazione si ha nel ricupero del vapore *Sesostri* di 4720 tonnellate affondato sulle rive dell'Oregon ed ora rimesso a galla dopo più di otto mesi di lavoro. Deve notarsi che il fondo sabbioso nel quale la nave si trovava rendeva impossibile l'applicazione dei mezzi ordinari, ossia il lavoro per mezzo di pontoni galleggianti, poichè ogni piccolo movimento della nave sommersa non avrebbe avuto per risultato che di affondarla vieppiù nella sabbia. Invece l'uso di draghe aspiranti permise di asportare la sabbia tutt'attorno alla nave. Due tubi di aspirazione portavano poi la sabbia fangosa lontano dal luogo di lavoro per mezzo di apposita canalizzazione. Per tal modo la nave, che era già considerata perduta, potè esser ricuperata con notevole vantaggio finanziario. Infatti fu solo il forte aumento di valore delle navi che fece riprender in esame la convenienza del salvataggio. Il sindacato di armatori che acquistò il *Sesostri* affondato lo pagò circa 175.000 franchi: ne spese 1.250.000 pel disincaglio: ma oggi la nave con qualche riparazione varrà 5 milioni di franchi.

*** Dopo i ricuperi, le costruzioni che sono sempre più all'ordine del giorno in questo momento. Sono semplicemente maravigliose le notizie che si hanno circa l'attività con cui l'America persegue il suo programma navale.

Se pure la parola *colossale* può bastare a dar l'idea, altra non ve n'è per designare il **Grandioso impianto di costruzioni navali di Hog Island,** tanto più sorprendente in quanto esso è sorto dal nulla in poco più di quattro mesi su un terreno incolto e deserto lontano due chilometri da ogni via di comunicazione.

Il 13 settembre 1917 la *American International Shipbuilding Corporation* riceveva dal governo americano l'ordinazione di ben 50 vapori di 7500 tonnellate: e come se ciò non bastasse il 23 ottobre successivo lo stesso ente riceveva un'altra grandiosa ordinazione di 70 vapori di 8000 tonnellate, ed al tempo istesso l'ordine di « creare e allestire in modo che funzionasse in pieno rendimento un cantiere navale capace di costrurre non meno di 200 navi all'anno e nel quale i termini di consegna delle navi e la loro capacità raggiungessero cifre prima mai toccate ».

Oggi, grazie alla energia americana, il cantiere è un fatto compiuto. Esso misura 3600 ettari: conta 50 scali in 5 serie di 10 scali ciascuna: si ha poi una darsena di allestimento con sette moli di 350 metri di lunghezza. Nel cantiere si sviluppano 150 chilometri di linea ferroviaria, e gli edifici coprono una area di 1000 ettari.

La maestranza di questi colossali cantieri comprende 30.000 operai: e il consumo medio di materiale è previsto in 25 milioni di metri cubi di legname e in 500.000 tonnellate di acciaio.

Il cantiere di Hog Island è costato 30.000.000 di dollari e il governo vi ha speso sia nel cantiere che nelle navi 220.50c.000 dollari, fra i quali è degno di nota che si comprendano 12 milioni di dollari per la costruzione di case operaie. Gli stipendi e i salari sono fissati dal governo americano e il materiale è fornito dal governo stesso. Il tipo delle navi è quello detto superstandardizzato: ossia si costruiscono le navi in pezzi nelle grandi acciaierie e poi vengono *cucite* sui grandi scali.

*** A proposito della **Standardizzazione delle costruzioni navali,** che secondo alcuni dovrebbe essere non solo il rimedio alle presenti strettezze, ma il criterio da adottarsi in definitivo per la costruzione delle navi, i pareri dei competenti sono molto divisi. Come è noto in Inghilterra il governo ha imposto ai cantieri di non costrurre che navi mercantili in serie su determinati tipi, fissati da speciali organi governativi. Per ogni gruppo di navi gli scafi debbono essere identici, e gli elementi costruttivi, compreso perfino l'apparecchio motore, devono esser interscambiabili. Questo metodo di costruzione è semplicemente tollerato dagli armatori inglesi pel periodo attuale: pel dopo guerra si reclama il ritorno all'antica libertà, pure riservando allo Stato il controllo sulle nuove costruzioni, per impedire che si allestiscano navi che non presentano i necessari requisiti di sicurezza. Pel rimanente si ritiene che ogni armatore debba poter ordinare il materiale che più gli convenga.

*** Intanto — e questo è ciò che più importa — le costruzioni procedono dovunque con insperata alacrità. Perfino nazioni che prima dell'attuale guerra poco si curavano di costruzioni navali ora allestiscono nuove e importanti flotte.

Il governo della repubblica Argentina, per esempio, ha deciso la formazione di una **flotta nazionale Argentina** che all'inizio sarà composta di quindici unità. Così la navigazione di quello Stato che era prima affidata quasi esclusivamente a stranieri, per la ocea-

nica da inglesi francesi e tedeschi, e per quella di cabotaggio da italiani, passerà in mani argentine. È questo altro degli effetti dell'attuale guerra, la quale accrescendo enormemente il movimento di esportazione, per sfruttare le ricche risorse del paese, ha fatto sentire la necessità di una flotta nazionale.

Del resto il **Programma delle costruzioni navali giapponesi** pel 1918 prevede il varo di 66 navi del tonnellaggio lordo di 130.000 tonnellate. È un altro formidabile concorrente che si presenta ben armato alla conquista degli oceani, e soprattutto del Pacifico. I dodici bastimenti da carico che la Società Toyo Kisen Kaisha costrurrà nei prossimi cinque anni serviranno una linea regolare che si stabilirà colle Indie, mentre parecchi altri grandi piroscafi di linea saranno adibiti al servizio del Pacifico, e due di essi saranno i più grandi che solchino quelle acque.

Per tutte queste costruzioni si sta già accumulando il materiale e si istituiscono contemporaneamente apposite scuole per la formazione del personale di bordo.

*** A questo riguardo può esser causa di compiacimento il conoscere che anche **in Italia non si sta colle mani alla cintola,** sebbene neppur si debba concludere che quanto già fu fatto sia sufficiente di fronte all'enorme bisogno. I nostri cantieri che prima della guerra erano otto — limitando il conto a quelli capaci di grandi costruzioni — oggi sono saliti a quindici, compresi quelli in corso di allestimento. Si potrà così disporre di una sessantina circa di scali, che, sfruttati al massimo potrebbero consentire la costruzione di un centinaio di grosse navi da carico ogni anno. Si calcola che per far fronte interamente all'importazione di 13 milioni di tonnellate di merce che occorrono annualmente al nostro paese per via di mare si debbano costrurre mille navi della stazza media di seimila tonnellate. Dal che si vede quanto cammino ancora resti a fare se davvero si vuol conquistare l'indipendenza dalla bandiera estera.

Intanto non va dimenticato che non basta costrurre navi se non si provvede a mettere i porti in condizione di far fronte all'inevitabile aumento del traffico. Ed infatti non son poche le **Iniziative per l'ampliamento e il miglioramento dei porti italiani** che sin d'ora si annunciano. Genova sta ideando un nuovo e più grandioso piano per il suo porto futuro, Napoli ha ottenuto una legge speciale pel miglioramento dei suoi impianti, Ancona e Bari attendono molto da studi in corso, e l'iniziativa privata si fa innanzi altrove, nella persuasione che poco di debba attendere dal governo, il quale indubbiamente nel dopoguerra sarà assillato da una miriade di spese tali che difficilmente potrà pensare con adeguata larghezza anche a questi problemi.

Così, ad esempio si studia l'**ampliamento del porto di Savona,** avendo di mira di utilizzare l'attuale bacino, ma estendendolo a comprendere la rada di Vado, nella quale dovrebbe sboccare la linea di navigazione interna che metterà capo a Torino, e in un futuro prossimo si allacceranno le filovie valicanti l'Appennino. Probabilmente l'esercizio del porto sarà chiesto per 70 anni da un ente autonomo, il quale ne curerà anche la costruzione. Tale ente dovrà ottenere il miglior rendimento dei nuovi impianti e rendere Savona il porto del Piemonte, ciò che appare tanto più necessario dacchè le industrie di guerra hanno creato a Torino e alle zone limitrofe condizioni per un notevole incremento industriale.

La via del Consorzio o dell'Ente autonomo appare la più conveniente anche ai propugnatori del **miglioramento del porto di Spezia.** Quella nostra grande base navale risulta invece deficentissima nei riguardi del porto mercantile, dove mancano mezzi di carico e scarico, banchine, attrezzi, arredamenti ferroviari e vie di accesso. Ora si vorrebbe costituire un Ente nel quale dovrebbero entrare la Provincia, i Comuni, la Camera di Commercio e un istituto di credito. Si preventivano 15 milioni di lavori per mettere il porto in condizioni da permettere l'accosto di 14 grossi vapori, 5 piccoli e di una diecina di velieri, così da smaltire un traffico annuo di circa 2.000.000 di tonnellate. Il debito dovrebbe estinguersi in 25 anni: ed i proventi dovrebbero esser dati dal concorso del governo, da una sopratassa di ancoraggio e da cespiti di esercizio di magazzini, apparecchi di sollevamento, occupazione di piazzali e così via.

*** Un museo che raccolga i diversi e successivi mezzi di trasporto per via d'acqua, dai rami e dalle canne al fusto d'albero scavato, e attraverso la zattera, la piroga e i primi scafi giunga via via fino ai modelli delle più recenti costruzioni della ingegneria navale, non esiste ancora. È infatti incompleta, per quanto interessante, la raccolta ideata in America dal defunto Capitano J. W. Collins, che dedicò la sua esistenza al miglioramento della flotta da pesca americana, ed è rimasta stazionaria la sezione nautica del Museo inglese di South Kensington per quanto ricca di congegni navali.

Durante gli ultimi venticinque anni, molto si è speso in riproduzioni di naviglio storico; ma sfortunatamente i modelli che avrebbero potuto durare a lungo se conservati in luogo adatto, trasmigrando da un posto all'altro, andarono incontro a rapida fine.

Un progetto per creare un **museo navale** a New York, venne presentato qualche anno fa; ma non ebbe seguito. Il momento di riprenderlo con l'aiuto del governo, dei costruttori, degli *yachtsmen,* sarebbe buono secondo *The Rudder* perchè non mai come ora è stato vivo l'interesse del popolo americano per la propria marina; occorre però che esso venga attuato con larghezza di criteri e con abbondanza di mezzi.

All'Ufficio francese del turismo.

Nella seduta del 13 aprile il presidente Fernand David ha annunziato che prossimamente verrà distribuito l'opuscolo-guida destinato a far conoscere alle truppe americane i paesaggi pittoreschi e i monumenti di Francia.

Il direttore ha informato che presso l'*Office National du Tourisme* è stato istituito, e funziona con buoni risultati, un servizio stampa che diramerà ai giornali articoli e comunicati turistici.

Si decise inoltre di rinnovare per il 1918 la sovvenzione accordata lo scorso anno ai Sindacati di Iniziativa.

Vennero fatte comunicazioni su alcuni emendamenti, accolti favorevolmente dalla Commissione permanente delle stazioni idrominerali e climatiche, relativi alla tassa di soggiorno e sulla partecipazione, ormai acquisita, di diverse Camere di Commercio, alla formazione del capitale della Banca Nazionale dell'Industria Alberghiera.

Infine si comunicò che un progetto per la istituzione di un circuito automobilistico destinato a far visitare, dopo la guerra, la zona delle armate e al quale collaborano le Compagnie ferroviarie e il Sindacato Generale dei Trasporti automobilistici, si trova attualmente allo studio.

L'Ufficio giapponese del turismo.

Il *Japan Tourist Bureau* venne fondato nel marzo del 1912. Esso conta dunque poco più di cinque anni di esistenza. In questo periodo la sua attività si è specialmente rivolta alla investigazione di mezzi atti a facilitare il turismo, alla raccolta di materiale informativo e allo studio di quanto poteva contribuire ad aumentare la efficienza dei propri servizi. Questo lavoro preparatorio e lo scoppio della guerra europea non hanno consentito all'Ufficio di manifestare in una maniera evidente la propria attività all'estero.

Nei cinque anni trascorsi l'Ufficio ha reso servigi, nelle sue diverse sezioni, a 150.000 forestieri, ha diffuso all'interno e all'estero un milione e mezzo di pubblicazioni di propaganda, in inglese, francese e russo e si è incaricato della distribuzione delle Guide ufficiali compilate dalla Società Imperiale delle Ferrovie.

In seguito ad accordi presi con questa e con altre compagnie ferroviarie e di navigazione l'Ufficio s'incarica altresì della vendita dei biglietti.

Con grande vantaggio di coloro che desiderano conoscere intimamente la vita del Giappone nelle sue varie manifestazioni, l'Ufficio dà lettere di presentazione per la visita dei varî Istituti di istruzione, di Compagnie, di officine, di case e giardini privati. Nel corso del 1916 circa duemila turisti si sono valsi di questo servizio, con piena soddisfazione. L'Ufficio spera che la maniera così offerta di porre a contatto forestieri e giapponesi condurrà ad una miglior conoscenza e ad un più intenso sviluppo delle relazioni commerciali fra il Giappone e le altre nazioni.

Gli Uffici del *Japan Tourist Bureau* sono numerosi e distribuiti in tutto l' Impero. L'Ufficio centrale ha sede a Tokyo; sotto il suo diretto controllo esso ha cinque Uffici d'informazioni situati rispettivamente a Tokyo, Yokohama, Kobe, Shimonoseki e Nagasaki. L'Ufficio ha diramazioni nei possessi giapponesi al di là del mare in Taipeh, Seoul e Dairen; ad essi fanno capo numerose succursali aperte in località turisticamente importanti quali Fusan, Seoul, Dairen, Port Arthur, Mukden, Changcun, ecc. Gli Uffici d'informazione esistenti presso le più importanti stazioni: Tokyo, Shimbashi, Ueno, Nikko, Hakodate, Yokohama, Nagoya, Kyoto, Osaka, Sannomiya, Tsuruga, Moji e Nagasaki funzionano inoltre come agenti del *Japan Tourist Bureau*. All'estero esso conta 28 agenzie; notiamo fra le principali: Londra, Parigi, New York, S. Francisco, Los Angeles, Sydney, Hongkong, Shangai, Vladivostok, ecc. A guerra finita il *Japan Tourist Bureau* si propone di aumentare il numero degli Uffici d'informazioni.

L'Ufficio deve la sua esistenza alla iniziativa del dott. S. Hirai, il quale, quando occupava la carica di Vicepresidente delle Ferrovie Imperiali, riconobbe la necessità di creare una istituzione che si dedicasse al compito di stimolare i forestieri a visitare il suo paese e di assicurar loro le maggiori

facilitazioni. Egli trovò coadiutori entusiasti nella Nippon Yusen Kaisha, nella South Manchuria Railway, nella Tokyo Kisen Kaisha, nell'Imperial Hôtel, nell'Imperial Governement Railways, nella Chosen Railway, nella Formosan Railway, nell'Osaha Shosen Kaisha, nei teatri, negli alberghi e nelle case commerciali. Prima che il *J. T. B.* sorgesse, esisteva un Ufficio con scopi presso a poco uguali, ma con diversa organizzazione; si intitolava la *Welcome Society* e il suo presidente era il Barone Shibuzawa. Con la creazione del *J. T. B.*, la *Welcome Society* perdette la sua ragione di essere e si sciolse.

Come primo passo nella sua attività all'estero, il *Japon Tourist Bureau* creò un Ufcio informazioni in occasione della Esposizione tenutasi a San Francisco nel febbraio del 1915. L'Ufficio venne affidato ad una schiera d'impiegati competenti specialmente inviati dalla sede centrale. Si ottenne in tal modo una eccellente pubblicità negli Stati Uniti. Successivamente venne stipulato un contratto con l'*International Tourist Bureau* di Berlino, che doveva funzionare quale agenzia del *Japan Tourist Bureau* e cooperarlo nel suo lavoro. Si accinse quindi a preparare una vigorosa campagna di pubblicità in Europa, ma l'improvviso scoppio della guerra arrestò tutto e l'agenzia di Berlino venne naturalmente chiusa. Con la estensione che la guerra veniva prendendo era ormai impossibile attendersi un traffico europeo di viaggiatori. Gli sforzi vennero perciò volti ad attrarre i turisti dai paesi lontani dal conflitto europeo: Stati Uniti, Australia e Indie orientali, e la corrente interrotta potè così riprendere, benchè in misura minore.

L'Ufficio Informazioni della Esposizione di San Francisco venne chiuso nel dicembre del 1915. Esso fornì servigi a più di 70.000 persone, diede più di 100.000 informazioni e distribuì circa 150.000 pubblicazioni di propaganda.

Nulla il *Japan Tourist Bureau* trascura per attirare visitatori dai paesi vicini: Cina e Russia. In Russia è stato distribuito un abbondante materiale inteso a far meglio conoscere le risorse turistiche giapponesi e a promuovere un più intenso scambio commerciale. In Cina le migliorate relazioni diplomatiche e commerciali hanno creato circostanze eccezionalmente favorevoli al lavoro giapponese di penetrazione che si svolgerà nel campo turistico con una vigorosa campagna di pubblicità su larga scala ora in studio.

Per concludere questi rapidi appunti diremo che il Governo giapponese sembra voglia interessarsi in maniera più diretta all'opera che viene svolgendo il *Japan Tourist Bureau*: dell'argomento si occupò lo scorso autunno il Comitato governativo per lo studio degli Affari Economici emettendo parere favorevole. Dobbiamo, perciò, attenderci in avvenire, un più intenso lavoro turistico da parte del Giappone.

L'Ufficio di turismo svizzero.

Sorto di recente, e senza dubbio in un'epoca difficile, non sembra che a quest'Ufficio, la cui sede centrale è a Zurigo, arrida una giovinezza rosea. Dopo le contese tra i tre maggiori centri di Zurigo, Basilea e Ginevra per avocarne la sede principale, l'ufficio attraversa un'altra crisi per la nomina del direttore o dei direttori, crisi che sembra piuttosto laboriosa (1).

Se dobbiamo poi prestare fede alle indiscrezioni contenute nelle *Basler Nachrichten*, il Consiglio di Direzione dell'Ufficio del Turismo, nella seduta tenuta sullo scorcio d'aprile a Berna, pare abbia deciso che l'attività del nuovo Ente sarà in pratica esclusivamente rivolta alla *propaganda* e *pubblicità*. Gli altri punti del programma statutario, riferentesi a tutto il problema economico-sociale connesso allo sviluppo del turismo, verrebbero trattati solo superficialmente, pro forma, per evitare il rimprovero di una trasgressione agli statuti. Così, in pratica il nuovo Ente non farebbe che quanto già faceva — e con molto minori spese — la coalizione dell'*Ufficio pubblicità* delle *Ferrovie Federali*, della *Società Svizzera degli albergatori* e dell'*Unione delle Società svizzere locali e regionali di sviluppo*.

Qualcuno pretende — è un «si dice» che ci riferiscono dalla Svizzera, e che va considerato come un «si dice» — che la creazione del nuovo ente abbia avuto un grave vizio d'origine: la tenace propaganda per la sua creazione sarebbe stata fatta negli anni scorsi soprattutto dai segretarî, per così dire, professionisti, delle svariate «Società *pro* questa o quella stazione», per ragioni di... carriera. Raggiunto tutto il raggiungibile nelle singole organizzazioni locali, essi pensarono che solo la creazione d'un grande Ente nazionale, con grandi mezzi pecuniarî, avrebbe potuto presentare la possibilità di un bel salto avanti nella loro carriera, altrimenti chiusa. La grave crisi dell'industria alberghiera, anteriore allo scoppio della guerra, e l'ambizione di qualche uomo politico avrebbero fatto il resto. Sembra pure che l'ufficio pubblicità delle Ferrovie Federali si sia mostrato all'inizio piuttosto ostile al nuovo Ente. Quando a Berna, nella grande sala del Bundesrat si fissarono statuti e sede dell'Ufficio del Turismo, il rappresentante delle Ferrovie Federali dichiarò che queste accordavano sì una sovvenzione, ma si riserbavano di continuare a svolgere il loro lavoro di propaganda indipendentemente, come avevano fatto sino allora. Pare ora che quest' attitudine si vada mutando e si manifesti una più larga intesa tra Ufficio e Ferrovie, per lavorare di conserva.

(1) All'ultimo momento veniamo informati che è stato nominato un direttore unico, Junod, che pure dirige la «Pro Sempione».

Scuola alberghiera.

Parliamo di quelle degli altri fino a quando non ci sarà dato intrattenerci su le nostre.

La « Scuola pratica d'industria alberghiera della Costa Azzurra » fondata a Nizza da poco meno di due anni, ha visto passare successivamente il numero dei suoi allievi da 44 a 88 e da 88 a 150.

Però, malgrado l'interesse dimostrato alla scuola dal crescente numero di allievi e i risultati pratici ottenuti, il Direttore non sembra soddisfatto. « Lo saremo soltanto, egli ha detto in occasione di una recente premiazione, quando la grande maggioranza dei giovani francesi comprenderà, come si è da molto tempo capito in Germania, la necessità dell'istruzione professionale .

I nostri nemici continuano a « scontare tale nostra inferiorità e or non è molto uno tra i loro fogli più diffusi, prevedendo lo scacco militare, scriveva: Il mondo, che i nostri militari hanno voluto vincere con la forza brutale, noi lo sottometteremo con la potenza del nostro genio commerciale ».

Occorre dunque difenderci e superar la distanza che ci separa dai nostri nemici nell'insegnamento professionale. I pubblici poteri hanno il dovere imperioso di moltiplicare l'insegnamento tecnico, nel nostro territorio, e le famiglie quello di dirigere verso di esso i giovani in numero sempre maggiore: dovere tanto più facile a seguire perchè si accorda con un bene inteso tornaconto ».

La Società Italiana Albergatori ha già espresso tempo fa con parole diverse i medesimi concetti.

Auguriamoci che essa abbia occasione di ripeterli presto, non più in un'assemblea di commercianti, ma dinanzi ad un gruppo, anche modesto, di allievi di una qualche scuola alberghiera italiana.

Scuola alberghiera marittima.

A Le Hâvre, per iniziativa del Direttore della *Compagnie Générale Transatlantique*, verrà costituita una sezione transatlantica del personale d'albergo.

Il progetto ha riscosso l'adesione della Camera Nazionale dell'Indusria Alberghiera Francese che ha promesso il proprio concorso perchè i futuri allievi, i quali devono avere oltre le necessarie attitudini alla navigazione tutte le cognizioni di un buon impiegato d'albergo, possano completare la propria istruzione negli stabilimenti della capitale.

Un progetto di legge per la nazionalizzazione degli alberghi.

Una delle questioni turistiche intorno alle quali in Francia maggiormente si scrive e si discute è quella relativa alla nazionalizzazione degli alberghi.

È noto con quale paziente lavoro di metodica infiltrazione i tedeschi fossero riusciti a popolare di personale proprio ed a far passare nelle loro mani molti fra i principali alberghi di Francia: tedesca per esempio era la maggioranza dei proprietari in molti punti della Costa Azzurra.

Gli avvenimenti della presente guerra hanno dimostrato quale grave minaccia contenesse tale stato di fatto; e contro di essa è in Francia oggi concorde la volontà di combattere con tutti i mezzi. Si escogitano perciò misure preventive e misure proibitive: tendenti le prime ad impedire con la moltiplicazione delle scuole alberghiere e con la impartizione di un insegnamento professionale perfetto, che la scarsezza, per quantità e per qualità, di personale nazionale faciliti la ricomparsa dell'albergatore tedesco camuffato da neutro; miranti le seconde ad impedire con i mezzi legali che nel territorio dello Stato una delle industrie fondamentali torni ad essere monopolio nemico.

Il progetto di legge che qui riproduciamo in extenso e che venne sottoposto alla Assemblea dei Presidenti dei Sindacati Alberghieri tenutosi a Parigi il 15 gennaio scorso risponde appunto a questo ultimo scopo.

Dopo una breve premessa nella quale vengono riassunte le ragioni per le quali si rende necessario il provvedimento legislativo invocato, il testo richiama le misure di precauzione già adottate in Francia di fronte ad una industria o a una organizzazione che potesse far correre un pericolo allo Stato o metterne in causa la responsabilità.

Così la legge 7 aprile 1902 relativa ai premi di navigazione accorda tali premi solo a

condizione che nel Consiglio di Amministrazione o di sorveglianza la maggioranza sia francese e che francese sia il Presidente del Consiglio di Amministrazione, l'Amministratore delegato o il Gerente, e li sopprime se concessi ad interposta persona qualora risulti che il vero proprietario sia straniero.

Così pure la legge 21 marzo 1884 dispone che debbano essere francesi godenti appieno i loro diritti civili i membri di ogni Sindacato professionale incaricati dell'Amministrazione e della Direzione del Sindacato.

Ecco ora i quattro articoli del progetto che dovrebbe a breve scadenza essere seguito da un'altra legge sulla naturalizzazione in Francia.

ART. 1. - Nessuno che non sia francese e nel pieno godimento dei suoi diritti civici e civili potrà, in massima, dirigere, condurre o possedere un albergo in Francia.

Le Società anonime, in accomandita per azioni, e in accomandita semplice che intendano dedicarsi alla industria alberghiera, aprire, fondare, condurre o possedere un albergo dovranno avere nel Consiglio di Amministrazione o di sorveglianza una maggioranza di cittadini francesi, godenti dei loro diritti civili. Il Presidente del Consiglio di Amministrazione o di sorveglianza, gli Amministratori delegati, i Gerenti di Società in accomandita o in nome collettivo dovranno essere francesi e godere dei loro diritti civili.

ART. 2. - Vien fatto eccezione a favore di stranieri, cittadini e oriundi di un paese attualmente alleato o amico della Francia, a condizione che essi godano nel paese di origine di tutti i diritti civili. Essi potranno quindi aprire, dirigere, condurre o possedere un albergo in Francia e far parte di una Società alberghiera alle stesse condizioni ed allo stesso modo previsti nel precedente articolo per i cittadini francesi.

ART. 3. - *a*) Le Società anonime, le Società in accomandita che conducono o possiedano attualmente un albergo aperto in Francia e il cui Consiglio di Amministrazione o di sorveglianza, o l'Amministrazione o la gestione non rispondano alle condizioni degli Art. 1 e 2 dovranno, nell'anno successivo alla presente legge, convocare una Assemblea generale degli azionisti e sostituire gli Amministratori, gerenti o altri mandatari stranieri con cittadini francesi o con cittadini dei paesi alleati godenti dei loro diritti civili ai termini della presente legge.

b) Le Società in accomandita o in nome collettivo che possiedano o conducano alberghi attualmente aperti in Francia e di cui i gerenti rispondano alle condizioni degli articoli 1 e 2, potranno continuare a condurre l'albergo ma soltanto fino allo spirare del periodo in corso, previsto per la durata della Società nell'atto costitutivo regolarmente depositato e pubblicato anteriormente al 1° dicembre 1917.

Nell'anno che seguirà il termine di questo periodo tali Società dovranno o liquidare, o trasformarsi in modo da rispondere alle condizioni degli art. 1 e 2.

c) Gli individui proprietari o conducenti di alberghi attualmente aperti, che non rispondano alle condizioni degli art. 1 e 2 potranno tuttavia continuare a possedere o a condurre questi alberghi loro vita natural durante, ma non potranno cederli a titolo oneroso o gratuito che a persone o Società rispondenti alle condizioni della presente legge.

Alla loro morte, gli eredi e rappresentanti, qualora non rispondano alle condizioni della presente legge, dovranno, nell'anno che seguirà il decesso, vendere l'albergo in via amichevole o giudiziariamente, o apportarlo a una Società rispondente alle condizioni degli art. 1 e 2.

ART. 4. - *a*) Le contravvenzioni alla presente legge saranno punite con la chiusura dello stabile e con una ammenda da 500 a 50.000 franchi.

L'albergo così chiuso non potrà essere riaperto che da altro proprietario e soltanto diciotto mesi dopo la chiusura, sotto pena di prigione da sei mesi a tre anni.

b) Le pene previste al primo paragrafo del presente articolo saranno applicate quando venga stabilito, anche a mezzo di presunzioni gravi, precise e concordanti, che il proprietario o il conducente (Società o individuo) o il gerente, o l'Amministratore, o il Direttore francese o alleato, che goda il beneficio della presente legge, sia interposta persona, e che il reale proprietario, o gerente, o Amministratore, o membro del Consiglio di sorveglianza, o Direttore, sia in realtà uno straniero che non benefíci dell'art. 2 della presente legge.

Una pratica da generalizzare.

È quella introdotta ad Aix-les-Bains dagli americani e che offre certo una soluzione semplice, se non nuova, del fastidioso problema delle mance. Essa si riduce ad aumentare del 10 % tutti i conti d'albergo.

Ciò libera il viaggiatore dai rimorsi che ad esso procurano le inevitabili dimenticanze e la ingiusta ripartizione delle mance e non costringe più il personale a lottare con compagni più astuti o più intriganti.

È inoltre il principio praticato dagli americani potrà, se generalizzato, spingere verso le professioni alberghiere molti giovani che ora ne rimangono lontani perchè la naturale fierezza loro impedisce di piegare la schiena all'inchino servile e di tendere la mano. La ripartizione del 10 % assicurerebbe ad essi un trattamento di gran lunga più vantaggioso di quello offerto dalle altre industrie dove i salari vengono in gran parte assorbiti dalle spese di vitto e di alloggio.

La pioggia elettrica.

Diverse per natura e per importanza sono le cause che contribuiscono a rendere una regione più o meno turistica: tra le più importanti indubbiamente bisogna collocare la pioggia e il bel tempo. Parliamone poichè ce ne offre l'occasione uno scienziato australiano, il quale, se si è limitato finora a determinare la pioggia a volontà, potrebbe anche accingersi domani a provocare il bel tempo: con quale vantaggio per coloro che aspettano sempre qualcosa dal cielo, e in Italia sono parecchi, è facile immaginare.

Stando adunque a quanto riferisce la rivista *Scientific American,* accurati studi dimostrarono all' inventore Balsillie, che durante il bel tempo vi era una carica di elettricità positiva nelle più alte regioni dell'aria, e che quando pioveva invece l'elettricità negativa dominava. Inoltre osservando gli effetti della montagna sulla caduta delle piogge, lo stesso s'accorse che le alture funzionavano come conduttori della energia elettrica negativa di cui la superficie della terra è carica. Pensò quindi che per mettere, rispetto alla pioggia, la pianura nelle stesse condizioni delle regioni montane, bastasse far passare l'elettricità negativa nelle più alte regioni dell'aria con due o tre cervi volanti tenuti da una corda flessibile galvanizzata e che si spingono a considerevole altezza. La corrente negativa è presa dalla terra per mezzo di un capo della corda ben addentrata nel suolo. Nelle esperienze finora eseguite il Balsillie avrebbe constatato che la pioggia cade invariabilmente dopo sei o dodici ore di permanenza nel cielo dei cervivolanti. Per continuare le interessanti osservazioni sono state installate in Australia due stazioni di esperimento.

Educhiamo il pedone!

Non basta migliorare strade, compilare regolamenti, minacciare multe e mettere cartelli: per la buona circolazione occorre sopratutto educare coloro che circolano. La sezione ginebrina dell'*Automobile Club Suisse* s'è presa molto a cuore la questione e l'ha fatta oggetto di studî accurati.

Sono stati proposti quattro metodi:

1. Esposizione nelle scuole di quadri rappresentanti scene semplici ed efficaci di circolazione ed accidenti... persuasivi;
2. proiezioni di fotografie di soggetti adatti alla propaganda;
3. films cinematografiche;
4. frequenti comunicazioni ai giornali.

Una speciale Commissione ha già esaminato i var, abbozzi di scene della via, scegliendone otto per cartelloni murali da appendere nelle scuole. Un centinaio di *clichés* saranno proiettati in occasione di conferenze sull'argomento.

L'albero del pane.

Chi non ha pensato in questi tempi di abburattamento all'85 % e di farine miscellate all'albero favoloso conosciuto nei libri di viaggi che offre, quasi a smentire la minaccia biblica, bello e pronto quel pane che l'umanità errabonda, dopo la beatudine dell'Eden, deve guadagnarsi con il sudore della fronte?

Le sue foglie, dice la rivista *Scientific American,* ricordano lontanamente quelle del fico, il suo prodotto è un aggregato di frutti a nocciolo, di forma rotonda od ovale che pesa da 10 a 12 chili; esternamente esso è ruvido e scuro mentre la parte interna è costituita da una massa polposa biancastra che ha la consistenza del pane fresco. Il suo sapore piuttosto insipido si differenzia da quello degli altri frutti conosciuti: gli indigeni non lo amano e i viaggiatori vi si abituano difficilmente.

Il frutto dell'albero del pane può essere ottenuto a buon prezzo e in abbondanza in tutte le regioni tropicali, ma la massa del raccolto va perduta perchè le varietà attualmente prodotte non reggono al trasporto. Ciò, però, non dovrebbe impedirne la esportazione sotto forma di frutto conservato o candito.

L'analisi chimica ha dimostrato che il frutto è ricco di elementi nutritivi: esso contiene infatti il 40 % di amido, il 3 % di albumina e il 19 % di proteina. Recenti esperimenti fatti nell'isola della Trinità hanno provato che la separazione dell'amido non

richiede macchinario costoso; essa può compiersi facilmente in qualunque casa e il prodotto ottenuto potrebbe essere usato con vantaggio per *puddings* e pietanze in sostituzione della farina di grano o unito con essa.

L'albero del pane, purchè razionalmente coltivato, cresce rapidamente e per il suo fogliame verde scuro simmetricamente disposto a corona è certamente uno dei più belli.

Quanto tempo si perde nelle officine!

Holden A. Evans nell'*Industrial Management* ha studiato il lavoro nelle officine della marina americana a Mare Island, coll'intento di sceverare il lavoro utile che un operaio può rendere in una giornata da tutte le perdite di tempo alle quali esso è costretto pei difettoso organamento del lavoro. Egli ha controllato con un orologio a secondi il lavoro dell'operaio nell'officina dei magli da forgiare, e con osservazioni di 10 in 10 secondi ha analizzato con molta precisione il tempo impiegato nella giornata sia in lavoro utile, sia nel governo del fuoco, dei pezzi in corso di riscaldamento.

Ed ha concluso che solo il 25 % del tempo è dedicato al lavoro di forgiatura. Circa il 60 % va perduto nell' attender il riscaldamento dei pezzi, mentre una miglior organizzazione del lavoro senza null'altro mutare potrebbe ridurre questa perdita di tempo al 25 %.

Evans segnala altre cause di spreco di tempo nelle officine: così tra le più frequenti sono l'attender le materie prime o gli attrezzi, l'insufficienza di istruzioni circa il lavoro che deve farsi, il perditempo necessario per la tempera o la riparazione degli utensili.

L'autore consiglia l'adozione di questo metodo sperimentale nel controllo del lavoro, metodo che darà assai migliori risultati di rendimento che non il render responsabile l'operaio dello scarso rendimento proveniente dalle cause sopraccennate.

Ancora una volta si tratta di prevenire piuttosto che reprimere e non si può dire che Holden Evans abbia torto.

Gli Stati Uniti pel progresso scientifico.

Quante volte la genialità degli inventori non riesce a risultati solo perchè non si trova sorretta da conveniente aiuto morale e materiale? Ed è giusto che tante eccellenti idee vadano disperse quando invece potrebbero tornar di tanto vantaggio alla tribolata umanità?

Queste domande che tutti, o quasi tutti, si saran fatte chissà quante volte hanno avuto una risposta, ed una risposta che ha il grande valore pratico dell'esempio autorevolissimo, negli Stati Uniti d'America, dove si è senz'altro costituito un Consiglio nazionale delle indagini, il quale si prefigge di aiutare le ricerche scientifiche con tutti i mezzi possibili.

Naturalmente il Consiglio è organato in modo da far piazza pulita di tutti i genii mancati, di tutte le invenzioni pazzesche: ma al tempo istesso è ridotto al minimo il rischio che col lollio vada disperso il buon frumento e che venga a mancar l'aiuto a chi merita veramente. Anzi, anche l'aiuto è dato con tali cautele che non vi si può non ravvisare una prova di più dello spirito veramente pratico degli americani.

Anzitutto il Consiglio vuol evitare di dirigere gli inventori: tutt'al più potrà loro indicare in qual senso sarebbe desiderabile che essi rivolgessero i loro sforzi, mettendosi a loro disposizione per le comunicazioni ed i dati che loro potessero esser utili. Il Consiglio può indicare quali siano i problemi di cui sarebbe conveniente intraprender lo studio, suggerire dove si possan trovare le materie prime occorrenti, e soprattutto mostrar la possibilità di ottenerle da sottoprodotti o residui industriali senza valore. Può fornire tutte le indicazioni necessarie per procurare agli studiosi gli apparecchi di cui possono aver bisogno, nonchè circa i mezzi per ottenerli. Ed ai giovani capaci di intraprendere studi originali, ma che non siano in grado ancora di fare una scelta ponderata tra i problemi del momento, il Consiglio viene in aiuto suggerendo quale possa essere l'indirizzo più conveniente pei loro studi.

Inoltre il Consiglio si occupa di parecchi altri argomenti miranti allo scopo che esso si prefigge, come la formazione dell'inventario del materiale scientifico di ricerca, delle persone che vi si dedicano, degli stabilimenti, laboratori ed istituzioni che vi cooperano: come la creazione dei rapporti tra le varie iniziative, pur rispettando l'individualità di ogni studioso.

Si comprende come tutto ciò possa riuscire attuabile, quando si rilevi che nel Consiglio nazionale delle indagini entrano con leale e incoraggiante abnegazione tutti gli uomini di scienza degli Stati Uniti: i membri del Consiglio nazionale delle indagini, e quelli dei suoi sottocomitati, i membri del *Naval Consulting Board* e delle organizzazioni congeneri hanno messo generosamente a profitto della nazione americana il loro tempo, le loro forze, la loro potenza.

Un ultimo particolare che insegna assai: tutti coloro che possono rendere servigi nelle ricerche scientifiche, o nelle industrie, non devono essere chiamati alle armi, e neppure posson essere autorizzati ad entrare nelle file dell'armata, ciascuno di essi dovendo restare al posto nel quale può rendere il massimo e più redditizio servigio.

Ancora una volta gli americani mostrano di non perdersi dietro alle teorie, e di mirare solo al fine ultimo, che è il supremo vantaggio del progresso della patria!

PER LA VITTORIA DELL'OGGI E DEL DOMANI

GLI AEROPLANI GABARDINI.

Leggevamo in un periodico pubblicato giorni or sono: "vorremmo poter tessere con tutto l' animo nostro confortato dalla grandezza dell'opera l'elogio che va dato per giustizia e per gratitudine a quegli uomini che seppero e vollero, quegli uomini che, come l' avvocato comm. Girolamo Orefici, forte tempra di italiano, l'avvocato Edgardo Garelli di Novara, consigliere delegato della *Società per l'incremento dell'aviazione* di..... (Aeroplani Gabardini), come ne è il comm. Orefici presidente, Giuseppe Gabardini, direttore generale attivissimo ed intelligente collaboratore, Achille Landini, direttore emerito della scuola d'aviazione di ..... (Aeroplani Gabardini), e che nel contempo copre l' importante carica di vice-direttore tecnico della sunnominata Società, hanno saputo dare all' Italia uno dei più moderni campi di scuola, ed una delle migliori officine da cui sciamano a mille a mille le api fruttifere di gloria imperitura per l'Italia nostra ,,.

Avv. EDGARDO GARELLI
CONSIGLIERE DELEGATO DELLA "SOCIETÀ PER L'INCREMENTO DELL'AVIAZIONE ,,.

Queste ed altre parole che esprimono meritata lode abbiamo letto quando si è parlato della ormai notissima scuola di..... (Aeroplani Gabardini), che se è stata la prima a sorgere in Italia, ha saputo mantenere questo suo primato sorpassando ogni difficoltà, vincendo ogni avversità.

Dalla scuola di..... (Aeroplani Gabardini), come pel passato, anche nel periodo di intensa preparazione di questa nostra gloriosa guerra, a schiere numerose sono uscite le nostre aquile che maestosamente hanno spaziato tra le insidie dell'azzurro nemico. E se le cifre esatte noi potessimo qui far note ai lettori, li meraviglieremmo, perchè poco i profani ed i lontani conoscono di questo lavoro che si compie in Italia tanto nell'apparecchiare uomini che completano la macchina, creando quell' insieme, quel tutto che ci porterà oggi alla vittoria bellica, come, domani, ci darà il meritato posto nell'aviazione civile.

I CREATORI DELLA PRIMA SCUOLA CIVILE DI AVIAZIONE:
CARLO GUIDO CARBONE.

I CREATORI DELLA PRIMA SCUOLA CIVILE DI AVIAZIONE:
GIUSEPPE GABARDINI.

La scuola di . . . . (Aeroplani Gabardini) che al valore dei fondatori dirigenti, ai quali già accennammo, aggiunge quello di ottimi piloti istruttori sorretti da fede incrollabile, da grande entusiasmo, crea guidatori sicuri e provetti e macchine che non son seconde ad alcuno: è bene che ciò sia detto perchè questa nostra terra fu per molto, per troppo tempo creduta incapace ad opere per le quali occorresse fermezza di volontà, tenacia somma di carattere. Noi abbiamo nei nostri uomini, come nella nostra terra tanto benedetta, tesori inestimabili che per secoli si sforzarono invano per essere riconosciuti.

ACHILLE LANDINI
CAPO-PILOTA, CHE VITTORIOSAMENTE SORPASSÒ IL MONTE ROSA.

Oggi, finalmente, siamo usciti dall' immeritato oblio. Oggi, amici e nemici, e questi come quelli avidi della nostra amicizia o dolenti di averla perduta (ed è ciò che li fa gridare contro di noi....), ci lodano, ci rispettano, ci ammirano. L' italiano è ora qualchecosa nel mondo, mentre prima era ritenuto una quantità trascurabile. Ma a chi dobbiamo questo nostro trionfo che sarà il principio della nostra vera graude esistenza nazionale? Lo dobbiamo, da mezzo secolo o meno in qua, a pochi nomi di uomini che hanno saputo dar vita a grandi commerci, a imponenti industrie, spingendo il Paese ad altezze prima sconosciute.

Nell'automobilismo, come nell'aviazione, l' Italia ebbe le sue migliori vittorie industriali, vittorie che fecero risuonare il nome suo in ogni parte del mondo. Non sarà solo nel periodo di guerra che l' Italia avrà un'aviazione possente, ma anche dopo la pace il progresso non avrà sosta: dalla scuola e dalle officine di . . . . . (Aeroplani Gabardini) e dalla *Società per l' incremento dell'aviazione*, che ha creata la scuola stessa, come dalle tante altre sparse per questa nostra terra di lavoratori, voleranno per il cielo nostro a miriadi le ali vittoriose e civilizzatrici, annunzianti ai popoli del mondo come il genio latino sappia sempre trionfare quando la volontà sia tenace.

I nostri uomini hanno già dimostrato di esserne possessori gagliardi. Ad essi non mancherà la gloria dell'avvenire: essa appartiene a coloro che sapranno aprirsi la propria strada liberamente col lavoro. Ce ne affidano i passi fatti in questi ultimi pochi anni di vita nostra.

Bisogna avere — come hanno avuto gli uomini del nostro risorgimento industriale — coraggio e fede. Con il coraggio e con la fede ogni battaglia si vince, ogni vittoria si ottiene, ogni trionfo è meritato.

L' aviazione nostra, che è frutto del lavoro di pochissimi anni, è ormai alla pari con quella delle più grandi Nazioni con le quali non ci parve mai possibile competere per la loro importanza e grandezza.

VEDUTA DELLE OFFICINE E DEL CAMPO DELLA "SOCIETÀ PER L' INCREMENTO DELL'AVIAZIONE,,.

Dopo la guerra noi avremo assicurato il nostro avvenire, la grandezza nostra, e il nome d' Italia riprenderà il cammino della vera ed imperitura gloria.

***

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Stab. Grafico Artistico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

TRASPORTI INTERNAZIONALI MARITTIMI E TERRESTRI

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: Via Nizza 30 bis-32 - TORINO

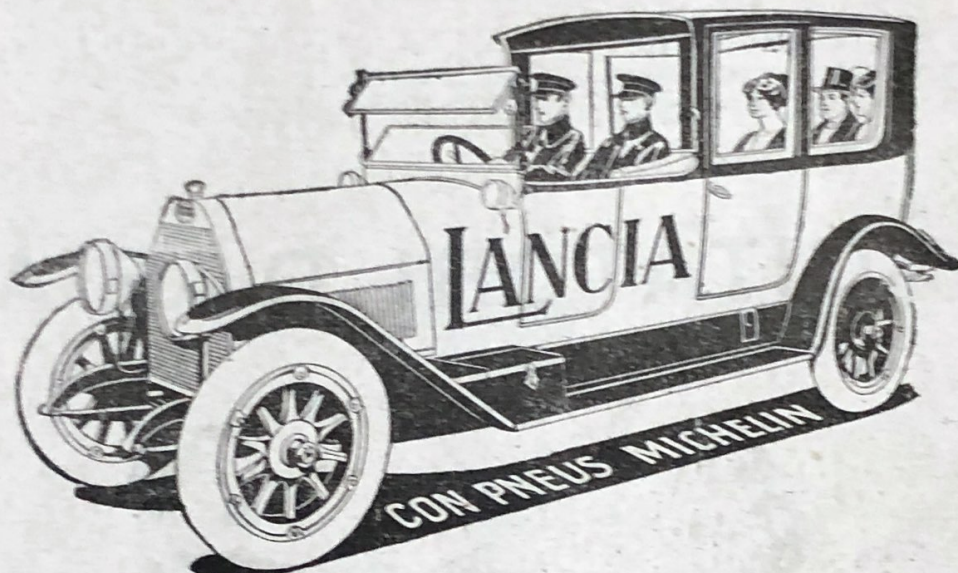
Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

Servizio Speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Premiato con diploma di medaglia d'oro all'Esposizione di Torino 1911

Spedizioniere della Real Casa di S. M. la Regina Madre e della Casa di S. A. R. il Duca d'Aosta

FACILITAZIONI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.

LANDAULET LIMOUSINE (chiuso)

25 35 HP è la sola automobile moderna che da tre anni si costruisce in Europa in serie completa di: Messa in moto elettrica con comando a pedale. - Illuminazione elettrica con dinamo e accumulatori. - Comando brevettato della luce e della sirena elettrica sul volano di guida. - Sterzo spostabile a tre inclinazioni. - Contachilometri con indicatore di velocità. - Misuratore di benzina. - Sirena elettrica. - Fari, fanali elettrici e fanalino ai manometri. - Frizione a secco. - Nuovo comando brevettato del freno a pedale. Dispositivo speciale per la carica degli accumulatori anche quando la vettura marcia a passo d'uomo.

FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO

MILANO - PIAZZA CASTELLO, 6
Tel. 41-24.

ROMA - PIAZZA VENEZIA
Tel. 35-00.

GENOVA - VIA CORSICA, 1A
Tel. 15-89.

TORINO - VIA S. QUINTINO, 28
Tel. 41-05.

FIRENZE - VIALE P. UMBERTO, 33
Tel. 31-99.

BOLOGNA - VIA D'AZEGLIO, 35
Tel. 17-28.

ACCUMULATORI TUDOR

con astuccio di alluminio fuso, maniglia, chiusura ermetica con guarnizione di gomma, interruttore a scatto, lampadine 4 candele, durata di illuminazione circa 15 ore, per ogni carica, munita di

Accumulatori TUDOR

Adottata a bordo delle R. Navi Italiane, da Fabbriche e Depositi di esplosenti, Cantieri, Stabilimenti, ecc.

FORNITRICE DI ACCUMULATORI PER SOMMERGIBILI DELLA R. MARINA ITALIANA E ALLE MARINE DA GUERRA DEL BRASILE - DANIMARCA FRANCIA - GIAPPONE - PORTOGALLO - RUSSIA - SPAGNA - SVEZIA

Concessionaria e Depositaria per la vendita di Lampade tascabili e Lanterne:

"LA MICROELETTROTECNICA" - Via Spiga, 32 - Milano

SOCIETÀ GENERALE ITALIANA ACCUMULATORI ELETTRICI

CAPITALE L. **4.000.000**

Sede: **MILANO,** Via S. Gregorio, 33 - Officina: **MELZO** (Milano)

Una sorpresa al ritorno !
"Come! Una nuova automobile?„ "No„ "Riverniciata allora„? "Nemmeno, John; ma unicamente pulita da me stessa con il Johnson Cleaner e ripassata poi con la Jonhson's Prepared Wax.„ ... ...
JOHNSON'S CLEANER
(Pulitore Johnson)
Agisce magicamente sulle carrozzerie sporche, macchiate di grasso. Toglie completamente ogni macchia, incrostamenti, scolorazioni, schiuma, olio fangoso, catrame e grasso. Anche le vecchie macchie di fango, quelle graffiature sulla superficie, che voi ritenete di carattere permanente, spariranno sotto l'effetto del pulitore Johnson. Non intacca in nessun modo le vernici più fine, ma le rende unicamente pulite e lucide. Ciò per merito della
JOHNSON'S PREPARED WAX
(CERA PREPARATA JOHNSON)
La brillante lucentezza, bellezza del colore e tutte le qualità che voi ammirate sugli oggetti puliti, sono ravvisate coll'uso della Johnson's Prepared Wax. Essa conferisce alla superficie durezza, la rende liscia come un vetro e riflettente al pari di uno specchio, tanto dura e secca che la polvere non vi aderisce. Un pulitore a prova di polvere. La Cera preparata Johnson ripara dalle ammaccature e dalle intaccature ed è impermeabile. Essa assicura la trasparenza visiva dal parabrise. Non diventa molle e vischiosa col tempo umido, ed è un ottimo pulitore per imbottiture di pelle. Oltre che dare bella apparenza all'automobile ne conserva per un maggior numero di anni la finitezza.
La Johnson's Prepared Wax è ora messa in commercio liquida e solida. Alcuni preferiscono la liquida perchè è d'applicazione più facile e pulisce con una leggera strofinatura.
Chiedere il nostro Opuscolo "Keeping your Car Young„ che si spedisce a rishiesta.
S. C. JOHNSON & SON
Dep. "00„ 244 Ligh Hoborn, Londra W. C. I. - Inghilterra.
JOHNSON'S
AUTOMOBILE SIZE 5 OZ. NET
PREPARED WAX
CLEANS AND POLISHES
AUTOMOBILES
WOODWORK
LINOLEUM
FINE FURNITURE FLOORS
JOHNSON'S
CLEANER
For Cleaning Floors, Woodwork, Furniture, White Enamel, Metal
DIRECTIONS
S. C. JOHNSON & SON

Stab. G. Modiano & C. - Milano